





PROCÈS-VERBAUX

DES SÉANCES

DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION DE 1838.

PROCÈS-VERBAUX

DES SÉANCES

DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION DE 1838.

TOME CINQUIÈME. — 3e PARTIE.

MAI 1838.

ANNEXES Nos 211 A 254.





PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE A. HENRY,
RUE GÎT-LE-COEUR, 8.

1838.



(N° 211.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Ayant pour objet d'autoriser le département de la Sarthe à s'imposer extraordinairement 2 centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes, pendant quatre années, à partir de 1842, et à emprunter une somme de 300,000 fr. pour l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

Séance du 18 Mai 1838.

MESSIEURS,

Le conseil général du département de la Sarthe, dans ses deux dernières sessions, a classé, en exécution de l'art. 7 de la loi du 21 mai 1836, treize chemins vicinaux de grande communication,

ayant ensemble une longueur d'environ 485,000 mètres.

Des calculs approximatifs portent la dépense totale de confection ou d'amélioration de ces lignes vicinales à.................. 2,000,000 fr.

Ces travaux ne pouvant être achevés que dans un délai de dix années, il faut pourvoir à l'entretien pendant ces dix ans et cette dépense est évaluée à.. 326,250

Il y a donc à pourvoir d'ici à dix ans à une dépense totale de. 2,326,250

Un certain nombre de communes seront, aux termes des articles 7 et 8 de la même loi, appelées à concourir à cette dépense, et leurs contingents pendant dix ans sont, d'après des calculs approximatifs, évalués à........ 1,305,000

Le département aurait donc à fournir comme subvention répartie en dix années, une somme de. 1,021,250

Les centimes facultatifs ordinaires peuvent, aux termes de l'article 8 de la loi précitée, fournir une partie de la dépense, mais il sera difficile de leur demander chaque année plus de 30,000 fr. qui seront à peu près absorbés par les charges du personnel. Le conseil général se serait donc trouvé dans l'obligation, pour faire face aux subventions qu'il doit fournir, de voter les cinq centimes spé-

ciaux que la loi de finances l'autorise à y affecter; mais, déjà, le département de la Sarthe est grévé, pour le service des routes départementales, d'une imposition extraordinaire de 5 centimes, qui a commencé en 1827 et finira en 1841.

Le conseil général n'a pas cru pouvoir augmenter, en ce moment, les charges qui pèsent sur les contribuables, et cependant, comme il est urgent de commencer immédiatement les travaux d'amélioration des lignes vicinales classées, il croit devoir demander au crédit les moyens d'entreprendre ces travaux dès 1838.

Le conseil général de la Sarthe sollicite doc l'autorisation :

1°. D'emprunter une somme de trois cent mille francs, réalisable par quart, d'année en année, à partir de 1838, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder 5 pour cent par an;

2°. D'imposer sur le département, pour chacune des quatre années 1842 à 1845 inclusivement, 2 centimes et demi dont le produit sera affecté, concurremment avec les fonds qui resteront libres au budget des dépenses facultatives, au paiement des intérêts et à l'amortissement du capital de cet emprunt.

La proposition du conseil général paraît, sous tous les rapports, de nature à être accueillie. Il est extrêmement probable que chaque année, les lois de finances permettront d'affecter un certain nombre de centimes spéciaux à l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication. Le Conseil général de la Sarthe ne fait donc que devancer l'autorisation que les lois de finances accorderont indubitablement, puisque les 2 centimes et demi

qu'il a votés viendront en déduction de ceux que les lois annuelles autoriseront; s'il sollicite cette autorisation pour plusieurs années à l'avance, c'est uniquement afin de pouvoir offrir un gage à l'emprunt qu'il a le projet de contracter. Les intérêts de cet emprunt seront, à la vérité, une augmentation de charges pour le département, mais cet inconvénient sera plus que compensé par la possibilité de commencer, dès à présent, et de continuer avec activité les travaux d'amélioration de voies de communication d'un haut intérêt pour le pays.

Nous sommes, en conséquence, Messieurs, chargés par le Roi de soumettre à votre délibération le projet de loi dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le département de la Sarthe est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa session de 1837, à emprunter une somme qui ne pourra excéder trois cent mille francs.

Cet emprunt sera réalisable par quart, d'année en année, à partir de 1838; les époques de versements seront ultérieurement fixées par l'Administration. Il aura lieu avec concurrence et publicité, et le taux de l'intérêt ne pourra excéder cinq pour cent par an.

Le service des intérêts et de l'amortissement du capital sera opéré au moyen des ressources créées par l'art. suivant concurremment avec les fonds que le conseil général croirait pouvoir y affecter sur le budget des dépenses facultatives ordinaires.

Art. 2.

Le département est autorisé, conformément au vote émis par son conseil général, dans sa séance du 17 avril 1838, à s'imposer deux centimes et demi extraordinaires, additionnels au principal des quatre contributions directes, pendant quatre années, à partir de 1842. Cette imposition de deux centimes et demi extraordinaires sera imputée, jusqu'à due concurrence, chaque année, sur les centimes ou portions de centimes spéciaux pour les chemins vicinaux que le conseil général voterait en vertu des lois de finances.

Art. 3.

Le produit de l'emprunt autorisé par la présente loi sera exclusivement affecté au service des chemins vicinaux de grande communication du département de la Sarthe, d'après les dispositions de la loi du 21 mai 1836.

(N° 212.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à autoriser l'application aux Dépenses des routes départementales du département de l'Isère, d'un fonds destiné au service d'une route royale,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

Séance du 18 Mai 1838.

MESSIEURS,

Le département de l'Isère a été autorisé par deux lois :

L'une du 15 avril 1829, à s'imposer pendant dix ans, à dater de 1829, *un centime additionnel*, et à en affecter spécialement le produit au service des intérêts et au remboursement successif d'un emprunt de 300,000 francs, montant du contingent

du département dans les frais d'achèvement de la route royale n° 75, de Châlons-sur-Saône à Sisteron;

Et l'autre, du 30 juin 1835, à s'imposer extraordinairement *un centime* depuis le 1er juillet 1838 jusqu'au 1er juillet 1840; et *deux centimes* depuis cette dernière époque jusqu'au 31 décembre 1849, et à affecter cette imposition, tant au remboursement d'un emprunt destiné aux travaux de sept routes départementales qu'à ces travaux mêmes.

Ainsi ces deux lois autorisent, de fait, pour 1838, l'imposition d'*un centime et demi;* mais les dépenses prévues par la première loi se trouvant soldées à

	fr.	c.
soldées à	6,090	»
près, le conseil général a cru ne devoir voter, en vertu de cette loi, l'imposition que d'un *demi-centime*, dont le produit est évalué à	17,062	23
Cette somme, par l'effet du prélèvement des 6,090 fr., offre une différence de	10,972	23
Le produit de l'imposition d'un *demi-centime*, autorisée par la seconde loi, pour 1838, est aussi évalué à	17,062	24
Le conseil général a réuni à ce dernier produit le reliquat de l'autre, et il a voté l'affectation d'un total de	28,034	47

aux dépenses relatées dans la seconde loi, en sorte qu'une somme de *10,972 fr. 25 c.*, se trouve détournée de sa destination.

La spécialité de chaque *demi centime* étant formellement consacrée par deux lois, il est évident que rien n'autorisait le conseil général à confondre en une masse deux impositions bien distinctes, et à appliquer une partie de la première imposition à des dépenses afférentes à la seconde; c'est pourquoi, dans le budget des centimes extraordinaires, en l'arrêtant, les 10,972 fr. 23 c. ont été laissés en réserve comme fonds disponible; mais, d'autre part, on s'est trouvé dans l'obligation d'ajourner l'allocation de dépenses importantes.

Il s'agit aujourd'hui de procurer à l'Administration les moyens d'appliquer régulièrement cette somme aux dites dépenses.

On ne peut atteindre ce but que par une disposition législative.

Tel est l'objet du projet de loi que le Roi nous a chargés de vous présenter, et que nous avons l'espoir de vous voir accueillir favorablement.

PROJET DE LOI.

Article unique.

La somme de *dix mille neuf cent soixante-douze francs vingt-trois centimes* restant libre sur le produit de l'imposition extraordinaire autorisée dans le département de l'*Isère*, pendant 1838, par la loi du 15 avril 1829, pourra être appliquée, conformément au vote émis par le conseil général, à sa séance du 31 août 1837, soit au paiement des intérêts de l'emprunt que le département a été autorisé par la loi du 30 juin 1835 à contracter pour les travaux des routes départementales, soit à ces travaux.

(N° 215.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à fixer la quotité des centimes additionnels à imposer d'office, sur les communes, laquelle ne pourra excéder le maximum de 10 centimes, à moins de dettes résultant de condamnations judiciaires, et à élever le maximum jusqu'à 20 centimes (complément à l'art. 39 de la loi du 18 juillet 1837, sur l'administration municipale),

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

Séance du 18 Mai 1838.

MESSIEURS,

L'article 39 de la loi du 18 juillet dernier, sur l'administration municipale, prévoit le cas où un conseil municipal refuserait d'allouer la somme nécessaire à l'acquittement d'une dépense déclarée obligatoire; et, après avoir indiqué la marche à suivre pour en assurer l'allocation, d'office, aux

budgets communaux, elle dispose, par un dernier § dans les termes suivants :

« Si les ressources de la commune sont insuffisantes pour subvenir aux dépenses obligatoires, » inscrites d'office en vertu du présent article, il » y sera pourvu par le conseil municipal, ou, en » cas de refus de sa part, au moyen d'une contribution extraordinaire, établie par une ordonnance du Roi, *dans les limites du maximum qui » sera fixé annuellement par la loi de finances, et par » une loi spéciale, si la contribution doit excéder ce » maximum.* »

Dans le projet de loi de finances, présenté à la Chambre au commencement de cette session, on a omis de s'occuper de cette dernière disposition, et il y a nécessité de remplir cette lacune : c'est l'objet de l'article de loi que nous avons l'honneur de vous apporter.

Il n'est pas sans difficultés, Messieurs, de fixer le maximum dont il s'agit. La quotité du centime varie de commune à commune, dans des proportions tellement diverses que, pour produire une somme déterminée, il faudrait, dans certaine localité, plus de 50 centimes additionnels, tandis que, dans telle autre, il n'en faudrait pas un demi. Ce n'est donc que dans des moyennes qu'il est possible de trouver les éléments de cette fixation.

Or, si l'on consulte les derniers résultats statistiques publiés par l'Administration sur la situation financière des communes, on voit que, sur un nombre de 29,855 communes qui s'imposent annuellement pour faire face à leurs dépenses courantes les plus indispensables, il en est 11,053 où l'imposition, terme moyen, exige plus de 5 cent., et

dans ce nombre, on compte 4,504 où il faut plus de 10 cent. Encore n'est-il question ici que des impositions pour des dépenses ordinaires; si l'on y joignait les centimes imposés pour des dépenses extraordinaires (qui sont également obligatoires dans certaines communes), on trouverait 52 départements où les centimes additionnels communaux dépassent, terme moyen par commune, le nombre de 5.

Il semble donc qu'on ne pourrait guère faire descendre le maximum qu'il s'agit de fixer dans la loi au dessous de 10 cent., si l'on veut éviter aux Chambres la fatigue des projets de loi d'intérêt local, peut-être fréquents, et dont il est difficile d'apprécier le nombre dans l'exécution d'une disposition entièrement nouvelle.

Nous avons donc cru, Messieurs, devoir proposer ce chiffre pour les impositions à établir, d'office, à l'effet d'assurer le paiement des dépenses obligatoires des communes, en permettant, en outre, de l'élever jusqu'à 20 cent , pour les cas où la dépense obligatoire à laquelle il y a lieu de pourvoir, est une dette résultant de condamnations judiciaires passées en force de chose jugée.

Il arrive souvent, en effet, que ces sortes de dépenses s'élèvent à des sommes assez importantes, et il serait impossible d'assurer les droits des créanciers, si l'on resserrait le maximum dans des limites trop étroites.

L'article de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre, par l'ordre du Roi, prendrait naturellement sa place dans la loi des finances, comme l'exige la loi précitée du 18 juillet 1837, sur l'administration municipale.

PROJET DE LOI.

Article unique.

Lorsqu'en exécution de l'article 39, § 3, de la loi du 18 juillet 1837, il y aura lieu, par le Gouvernement, d'imposer d'office, sur les communes, des centimes additionnels pour le paiement de dépenses obligatoires, le nombre de ces centimes ne pourra excéder le maximum de dix, à moins qu'il ne s'agisse de l'acquit de dettes résultant de condamnations judiciaires, auquel cas il pourra être élevé jusqu'à vingt.

(N° 214.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à autoriser le département du Bas-Rhin à contracter un Emprunt pour subvenir aux Dépenses de construction et d'organisation de l'Hospice d'aliénés de Stephansfeld,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

Séance du 18 Mai 1838.

MESSIEURS,

Le conseil général du département du Bas-Rhin a émis, dans sa session de 1836, et confirmé dans celle de 1837, le vote d'un emprunt de 80,000 fr., pour subvenir complétement aux dépenses de construction et d'organisation de l'hospice d'aliénés de Stephansfeld.

Les sacrifices supportés par le département, pour cet objet, s'élèvent déjà à plus de 270,000 fr.; mais l'insuffisance des locaux destinés à l'admission de pensionnaires et de militaires; la dépense de l'ameublement; enfin, des besoins qu'il était impossible de prévoir et qui n'ont été révélés que par l'exécution d'un projet aussi vaste, ont fait reconnaître la nécessité d'un complément de 140,000 fr. pour achever entièrement l'œuvre commencée. Une somme de 60,000 fr. est actuellement disponible sur les fonds libres des exercices 1835 et 1836 et sur le budget variable et facultatif de 1837; il restait donc à pourvoir à une dépense de 80,000 fr.; et c'est dans ce but que le conseil général a voté un emprunt de pareille somme, au maximum de 5 pour 100 d'intérêt, et dont le montant serait remboursé par paiements de 20,000 fr. sur les ressources ordinaires des budgets facultatifs des années 1838, 1839, 1840 et 1841.

Ce mode a l'avantage de ne pas grèver les contribuables de nouvelles impositions; et l'emprunt proposé aura pour résultat de doter le département du Bas-Rhin d'un établissement nécessaire aux besoins de sa population, et qui, en remplissant les vues charitables qui ont présidé à sa création, offrira, en même temps, par l'admission de pensionnaires, quelque compensation aux dépenses qu'il aura occasionnées.

Nous n'avons pas besoin d'ajouter que la formation de cet établissement rentre complétement dans le vœu du projet de loi sur les aliénés soumis, en ce moment, aux délibérations des Chambres législatives.

Le conseil d'État, que nous avons consulté, a

émis un avis complétement favorable au vote du conseil général du Bas-Rhin.

D'après ces différentes considérations, vous ne refuserez sans doute pas, Messieurs, de sanctionner ce vote par votre approbation. Tel est le but du projet de loi suivant que le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Le département du *Bas-Rhin* est autorisé, conformément aux délibérations du Conseil général, en date des 2 septembre 1836 et 5 septembre 1837, à contracter, avec publicité et concurrence, et au maximum de cinq pour cent d'intérêt, un emprunt de la somme de quatre-vingt mille francs, destiné à l'achèvement des constructions et de l'organisation de l'hospice d'aliénés de *Stephansfeld*.

Art. 2.

Cet emprunt sera remboursé, par annuités de 20,000 fr. chacune, sur les fonds des budgets facultatifs des années 1838, 1839, 1840 et 1841.

(N° 215.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à modifier les Circonscriptions électorales de treize départements,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

Séance du 18 Mai 1838.

MESSIEURS,

La loi du 22 juin 1833 a pris l'unité cantonnale pour base de la représentation des diverses parties du territoire dans les conseils généraux de département. Elle attribue un conseiller à chaque canton, lorsque leur nombre ne s'élève pas au delà de trente : elle établit, au-dessus de cette limite, des circonscriptions comprenant deux et quelquefois trois cantons et nommant chacune un seul conseiller. Ces réunions ont été faites généralement d'après les règles suivantes.

Chaque circonscription n'a compris que des cantons appartenant à un même arrondissement de sous-préfecture, et les réductions résultant de ces réunions de cantons ont, autant que possible, été réparties entre les sous-préfectures proportionnellement au nombre de leurs cantons. Ainsi, par exemple, quand un département en comprenait trente-deux, les réunions ont eu lieu dans les deux arrondissements qui en comprenaient un plus grand nombre. Les conditions qui ont déterminé ces adjonctions de cantons, ont été la contiguïté du territoire, la facilité des communications, la communauté d'intérêts, l'infériorité relative des cantons réunis, par rapport à ceux qui conservaient le droit d'élire chacun un conseiller. et la moindre inégalité possible entre les forces respectives de ceux qui entraient dans une même circonscription.

Ces principes, toutefois, n'ont pu toujours être rigoureusement observés dans certains départements. La topographie y opposait des obstacles insurmontables. Mais il en est d'autres où les circonscriptions n'ont pas été déterminées aussi bien qu'elles auraient pu l'être. Le travail avait été fait à la hâte, attendu que les deux bases de la représentation, savoir : l'élection cantonnale et le maximum de trente conseillers, furent proposées par la Commission de la Chambre des Pairs, et qu'il resta peu de temps pour consulter les préfets, préparer et arrêter les réunions que la loi du 22 juin 1833 a consacrées. L'art. 56, tenant compte de ces circonstances, appella les conseils généraux et les conseils d'arrondissement à délibérer sur les changements qui pourraient être apportés au tableau de circonscription annexé à la dite loi.

L'analyse de ces délibérations a été publiée et distribuée aux deux Chambres, en mars 1836. Il ne s'éleva de réclamation que dans trente-et-un des quarante-cinq départements où avaient été opérées des réunions de cantons. Il en est même plusieurs où elles n'eurent que peu de consistance et de retentissement, et où elles n'ont pas été renouvelées.

D'autres réunirent l'assentiment des diverses autorités départementales. D'autres, enfin, amenèrent entre elles des dissentiments.

Dans la session de 1837, le Gouvernement proposa un projet de loi, ayant pour objet de modifier les circonscriptions de quatorze départements, conformément aux délibérations des conseils généraux.

Ce projet réunit les suffrages de la Chambre des Députés; mais, à la Chambre des Pairs, des objections s'élevèrent concernant les départements de la Marne et de l'Oise. La Chambre désira que les propositions relatives à ces deux départements fussent examinées de nouveau par les autorités locales, et rejeta, en conséquence, tout le projet de loi, en manifestant l'opinion qu'il fût proposé, l'année suivante, autant de projets séparés que de départements.

Les conseils généraux et les conseils d'arrondissement ont été appelés à s'occuper de nouveau des circonscriptions électorales, dans leur session de 1837. Ils ont apporté des modifications à leurs votes précédents.

Le conseil général de l'Oise a renoncé au changement qui avait été demandé d'abord.

Celui de la Marne a persisté dans ses premières délibérations.

Celui des Basses-Pyrénées a légèrement modifié les propositions qui avaient été comprises dans le projet présenté en 1837.

Celui d'Ille-et-Vilaine a modifié ses premières propositions.

Ce nouveau vote donnera lieu à quelques développements qui trouveront leur place ci-dessous.

La Chambre des Pairs vient de consacrer par ses suffrages douze projets conformes aux propositions qui avaient été faites par le Gouvernement, en 1837; elle a pareillement adopté les nouvelles circonscriptions proposées pour le département des Basses-Pyrénées, et qui s'écartent moins de l'état actuel des choses que celles qui avaient été votées l'année dernière. Ainsi, dans l'arrondissement d'Oloron, le canton de Sainte-Marie continuerait d'élire seul un conseiller, et ceux d'Accous et Aramits, d'être réunis, parce que les intérêts du premier sont principalement commerciaux et se fussent trouvés lésés par sa réunion avec un canton agricole (Aramits).

Les trois régions dont se compose l'arrondissement de Pau se trouveraient plus également représentées en proportion de leur importance, par la réunion des cantons de Claracq et de Pontacq, que par celle des cantons de Lescar et Pau (est), qui avait été adoptée il y a un an.

La modification proposée dans le département de la Marne a excité de vives réclamations.

Quatre cantons de l'arrondissement d'Epernay forment trois circonscriptions électorales, Esternay et Sézanne réunis, Anglure, Fère-Champenoise. Toutes les autorités sont d'accord pour donner une représentation spéciale au canton de Sézanne, en

le séparant de celui d'Esternay; mais le conseil d'arrondissement propose d'accorder le même avantage à ce dernier, et de réunir ceux d'Anglure et de Fère-Champenoise, tandis que le conseil général et le préfet pensent qu'il est préférable de réunir Esternay à Anglure, en laissant Fère-Champenoise en possession d'élire seul un conseiller. Cette dernière proposition est celle qui a été adoptée par le Gouvernement, et qui a réuni l'assentiment de la Chambre des Députés en 1837 et de la Chambre des Pairs en 1838.

Les objections qui en avaient déterminé l'ajournement, lors du premier examen, par la Chambre des Pairs, en 1837, ont été reproduites devant le conseil général qui les a écartées à la presque unanimité des suffrages. Elle offre, sur la proposition contraire, l'avantage de ne priver du droit de représentation spéciale qu'un seul canton (Anglure), au lieu de deux (Anglure et Fère); et les inconvénients et les avantages de la réunion du canton d'Anglure, soit à Esternay, soit à Fère-Champenoise, sous les rapports des relations, des intérêts, de la facilité des communications, des forces relatives, se balancent mutuellement.

Les changements proposés dans les départements de l'Aveyron, du Calvados, de la Corse, des Côtes-du-Nord, de la Haute-Garonne, de la Gironde, de la Manche, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Yonne, sont motivés sur des considérations exposées avec détails dans l'analyse publiée au mois de mars 1836. Il est inutile de les mettre sous vos yeux.

Quelques développements sont nécessaires à l'égard du département d'Ille-et-Vilaine.

Le conseil d'arrondissement de Saint-Malo et le conseil général avaient, dans leur session de 1834, émis le vœu que les cantons de Saint-Malo et Saint-Servan, qui forment une seule circonscription, fussent séparés et nommassent chacun un conseiller, et que l'on réunît les cantons de Dol et de Pleine-Fougères, qui ont l'un et l'autre un représentant au conseil général. Les motifs de ce changement étaient que les deux premiers cantons sont plus importants que les deux autres, quant au commerce, à l'industrie, à l'agglomération de population et au nombre d'électeurs. Ainsi, ces deux cantons renferment 268 électeurs qui nomment un seul conseiller, tandis que Dol qui en a 52 et Pleine-Fougeres 50 seulement, dont 24 électeurs politiques, en nomment un chacun. Les populations isolées et réunies de Dol et de Pleine-Fougères, dépassent, il est vrai, celle de Saint-Malo et de Saint-Servan, d'environ 2,000 et 4,000 habitants ; mais ce n'est pas une différence très-considérable. Ces considérations ont déterminé, de la part du Gouvernement, la proposition de substituer à la circonscription de Saint-Malo et Saint-Servan, celle de Dol et Pleine-Fougères, proposition adoptée une fois par la Chambre des Députés et deux fois par la Chambre des Pairs. Mais tout récemment, le préfet a fait connaître que, dans la session de 1837, le conseil général était revenu sur son vote antérieur, et avait proposé de laisser les choses dans l'état actuel, en donnant pour motifs que les cantons de Dol et de Pleine-Fougères ont plus d'étendue et de population que ceux qui ont pour chefs-lieux Saint-Malo et Saint-Servan, et que la construction du bassin à flot entre ces deux villes tend

à les réunir en une seule, qu'ainsi elles n'auront plus d'intérêts opposés.

Le conseil d'arrondissement de Saint-Malo n'a point émis de nouveau vote.

Le préfet ne partage pas l'opinion du conseil général. L'importance des deux villes de Saint-Malo et Saint-Servan, la prévision de l'accroissement que cette dernière prendra dans la suite, par l'effet de la construction du bassin à flot, l'ont déterminé à maintenir la proposition d'attribuer un conseiller à chacun de ces deux cantons. Dans cette combinaison, les neuf cantons de l'arrondissement de Saint-Malo formeraient six agglomérations ou circonscriptions électorales, dont trois agricoles, Dol et Pleine-Fougères, Combourg et Tinteniac, Château-Neuf et Pleurtuit; une commerciale et agricole, Cancale; et deux exclusivement commerciales, Saint-Malo et Saint-Servan.

Nous vous proposons d'adopter cette combinaison, qui a déjà été consacrée par trois votes législatifs.

Ainsi nous mettons sous vos yeux treize projets de lois, conformes, à l'exception de celui qui concerne le département des Basses-Pyrénées, à ceux qui ont déjà été adoptés l'année dernière par la Chambre des Députés.

Quelques autres qui, faute de renseignements suffisants, n'avaient pu être présentés aux Chambres, en 1837, le seront, nous l'espérons, dans la session actuelle.

Afin de ne point retarder, pour les localités intéressées, le bénéfice des modifications reconnues nécessaires, chaque projet de loi prescrit de renouveler, avant l'expiration des pouvoirs qu'ils

ont reçus lors de leur élection, les conseillers appartenant aux circonscriptions supprimées. Ce mode est indispensable pour coordonner ces changements avec le système de renouvellement par séries, composées d'un égal nombre de conseillers ; et pour empêcher qu'un canton ne demeure sans représentant, ou n'en ait deux à la fois. Ce renouvellement ne pourra cependant avoir lieu que dans l'intervalle entre les sessions de 1838 et de 1839, parce qu'il faut d'abord que le conseil général substitue, dans les diverses séries, une des nouvelles circonscriptions à une circonscription supprimée. Si donc, avant la session de 1838, il vaquait une place de conseiller appartenant à l'une des circonscriptions actuelles, l'élection aurait lieu comme par le passé, mais ne conférerait de pouvoirs que pour la session de 1838.

Ces dispositions contenues aux articles 3 et 4, figuraient également dans le projet adopté en 1837 par la Chambre des Députés.

PROJET DE LOI *.

(AVEYRON.)

Article premier.

Le tableau des circonscriptions pour l'élection des membres du conseil général du département de l'*Aveyron*, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

* M. Edmond-Blanc, conseiller d'État, chargé de soutenir la discussion.

Arrondissement de Sous-Préfecture.	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.			
	Anciennes circonscriptions.	Nominations de Conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	Nominations de Conseillers.
Espalion........	Entraigues...............	1	Entraigues...............	1
	Mur-de-Barrez............		Estaing..................	
	Estaing..................	1	La Guiole................	1
	La Guiole................	1	Saint-Amand-des-Copts..	
	Saint-Chély..............		Mur-de-Barrez............	1
	Saint-Géniez.............		Sainte-Geneviève.........	
	Saint-Amand-des-Copts...	1	Saint-Chély..............	1
	Sainte-Geneviève.........		Saint-Géniez.............	

Art. 2.

Le conseil général de l'*Aveyron* modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions; les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si, néanmoins, il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

PROJET DE LOI.

(CALVADOS.)

Article premier.

Le tableau des circonscriptions pour l'élection des membres du conseil général du département du *Calvados*, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit ;

COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.

Arrondissements de sous-préfectures.	Nombre de cantons.	Anciennes circonscriptions. Nombre de circonscriptions.	Anciennes circonscriptions. Noms des cantons composant les circonscriptions.	Anciennes circonscriptions. Nomination de conseillers.	Nouvelles circonscriptions. Nombre de circonscriptions.	Nouvelles circonscriptions. Noms des cantons composant les circonscriptions.	Nouvelles circonscriptions. Nomination de conseillers.
Lisieux	6	4	Livarot / Orbec	1	5	Livarot	1
						Orbec	1
Vire	6	6	Aunay	1	5	Aunay / Vassy	1
			Vassy	1			

Art. 2.

Le conseil général du *Calvados* modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 23 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si, néanmoins, il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

PROJET DE LOI.

(CORSE.)

Article premier.

Le tableau des circonscriptions pour l'élection des membres du conseil général du département de la *Corse*, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEMENTS de Sous-Préfectures.	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.			
	Anciennes circonscriptions.	NOMINATION de conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	NOMINATIONS de conseillers.
Ajaccio........	Ajaccio...............	1	Ajaccio.................	1
	Sarrola................		Bastelica................	1
	Bastelica...............	1	Zicavo..................	
	Bocognano..............		Bocognano...............	1
	Zicavo.................	1	Sarrola..................	
Bastia..........	Cervione...............	1	Cervione................	1
	Pero-e-Casevecchie.......		San-Nicolao.............	
	San-Nicolao.............		Pero-e-Casevecchie.......	1
	Vescovato..............	1	Vescovato...............	
Corte..........	Castifao...............	1	Castifao................	1
	Pie-di-Corte............		Omessa..................	
	Omessa.................	1	Sermano.................	
	Sermano................		Pie-di-Corte.............	1
	Serragio................		Serraggio................	

Art. 2.

Le conseil général de la *Corse* modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si, néanmoins, il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection sera faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

PROJET DE LOI.

(COTES-DU-NORD.)

Article premier.

Le tableau des circonscriptions pour l'élection des membres du conseil général du département des *Côtes-du-Nord*, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEMENTS de Sous-Préfectures.	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES. Anciennes circonscriptions.	NOMINATIONS de conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	NOMINATIONS de conseillers.
Guingamp......	Belle-Ile-en-Terre........	1	Belle-Ile-en-Terre........	1
	Bourbriac...............		Callac..................	
	Saint-Nicolas-du-Pélen....	1	Bourbriac...............	1
	Callac..................		Saint-Nicolas-du-Pélen....	
Loudéac........	Collinée................	1	Collinée................	1
	Merdrignac..............		Plouguenast.............	
	La Chèze................	1	La Chèze................	1
	Loudéac.................		Merdrignac..............	
	Plouguenast.............	1	Loudéac.................	1
Saint-Brieuc....	Châtelaudren............	1	Châtelaudren............	1
	Quintin.................		Lanvallon...............	
	Etables.................	1	Étables.................	1
	Lanvallon...............		Plouha..................	
	Moncontour..............	1	Moncontour..............	1
	Paimpol.................	1	Plœuc...................	
	Plouha..................		Paimpol.................	1
	Plœuc...................	1	Quintin.................	1

Art. 2.

Le conseil général des Côtes-du-Nord modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus ndiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la cession de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si, néanmoins, il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection sera faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

PROJET DE LOI.

HAUTE-GARONNE).

Article premier.

Le tableau des circonscriptions pour l'élection des membres du conseil général du département de la *Haute-Garonne*, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEMENT de Sous-Préfecture.	COMPOSITIONS DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.			
	Anciennes circonscriptions.	NOMINATIONS des Conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	NOMINATIONS des Conseillers.
Saint-Gaudens...	Boulogne.............. Montrejeau.............	1	Boulogne.	1
	St-Bertrand-de-Cominges..	1	Montrejeau............. St.-Bertrand-de-Cominges.	1

Art. 2.

Le conseil général de la Haute-Garonne modifiera dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

PROJET DE LOI.

(GIRONDE).

Article premier.

Le tableau des circonscriptions, pour l'élection des membres du conseil général du département de la *Gironde*, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEMENT de Sous-Préfecture.	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.			
	ANCIENNES CIRCONSCRIPTIONS.	NOMINATIONS de Conseillers.	NOUVELLES CIRCONSCRIPTIONS.	NOMINATIONS de Conseillers.
Bordeaux.......	Bordeaux, 4e canton.......	1	Bordeaux, 4e canton.......	1
	Le Carbon-Blanc..........		Bordeaux, 6e canton......	1
	Bordeaux, 6e canton.....	1	Le Carbon-Blanc..........	

Art. 2.

Le conseil général de la Gironde modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1333. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant a session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

PROJET DE LOI.

(ILLE-ET-VILAINE)

Article premier.

Le tableau des circonscriptions, pour l'élection des membres du conseil général du département d'*Ille-et-Vilaine*, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEMENT de Sous-Préfecture.	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.			
	ANCIENNES CIRCONSCRIPTIONS.	NOMINATIONS de Conseillers.	NOUVELLES CIRCONSCRIPTIONS.	NOMINATIONS de Conseillers.
Saint-Malo......	Dol.....................	1	Dol.....................	1 (Dol et Pleine-Fougères)
	Pleine-Fougères...........	1	Pleine-Fougères..........	
	Saint-Malo...............	1 (Saint-Malo et Saint-Servan)	Saint-Malo..............	1
	Saint-Servan.............		Saint-Servan.............	1

Art. 2.

Le conseil général d'Ille-et-Vilaine modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

PROJET DE LOI.

(MANCHE.)

Article premier.

Le tableau des circonscriptions, pour l'élection des membres du conseil général du département de la *Manche,* annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEMENTS de Sous-Préfecture.	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.			
	Anciennes circonscriptions.	NOMINATIONS de Conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	NOMINATIONS de Conseillers.
Avranches........	Brecey..................	1	Brecey..................	1
	Villedieu..................		Ducey..................	
	Ducey..................	1	Granville..................	1
	Saint-James..................		Sartilly..................	
	Granville..................	1	Lahaye-Pesnel..................	1
	Lahaye-Pesnel..................		Villedieu..................	
	Pontorson..................	1	Pontorson..................	1
	Sartilly..................		Saint-James..................	

Art. 2.

Le conseil général de la Manche modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

PROJET DE LOI.

(MARNE.)

Article premier.

Le tableau des circonscriptions pour l'élection des membres du conseil général du département de la *Marne*, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEMENT de Sous-Préfecture.	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.			
	Anciennes circonscriptions.	Nominations de Conseillers.	Anciennes circonscriptions.	Nominations de Conseillers.
Épernay........	Anglure.....	1	Anglure.....	1 (Anglure, Esternay)
	Esternay....	1 (Esternay, Sézanne)	Esternay....	
	Sézanne.....		Sézanne.....	1

Art. 2.

Le conseil général de la *Marne* modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exé-

cution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

PROJET DE LOI.

(PAS-DE-CALAIS.)

Article premier.

Le tableau des circonscriptions pour l'élection des membres du conseil général du département du *Pas-de-Calais,* annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEMENT de Sous-Préfecture.	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.			
	Anciennes circonscriptions.	Nominations de Conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	Nominations de Conseillers.
Béthune........	Cambrin....	1	Cambrin....	1
	Laventie....	1	Laventie....	
	Lillers......		Lillers......	1

Art. 2.

Le conseil général du Pas-de-Calais modifiera, dans sa prochaine session, la composition de séries formées pour le renouvellement triennal, en exé-

cution de l'article 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions actuellement existantes.

PROJET DE LOI.

(BASSES-PYRÉNÉES.)

Article premier

Le tableau des circonscriptions pour l'élection des membres du conseil général du département des *Basses-Pyrénées*, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEMENT de Sous-Préfecture.	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES			
	Anciennes circonscription.	NOMINATIONS de Conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	NOMINATIONS de Conseillers.
Pau............	Claracq.................	1	Claracq.................	1
	Garlin.................	1	Pontacq.................	
	Lembeye.................		Garlin.................	1
	Lescar.................	1	Thèze.................	
	Thèze.................		Lembeye.................	1
	Pontacq.................	1	Lescar.................	1

Art. 2.

Le conseil général des Basses-Pyrénées modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'article 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions, supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries, auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales, actuellement existantes.

PROJET DE LOI.

(SOMME.)

Article premier.

Le tableau des circonscriptions pour l'élection des membres du conseil général du département de la *Somme*, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEM NT i e Sou -Piéfecture.	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.			
	Anciennes circonscriptions.	NOMINATIONS de Conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	NOMINATIONS de Conseillers.
Amiens........	Amiens (N.-E.)..........	1	Amiens (N.-E.)..........	1
	Amiens (N.-O.).........	1	Amiens (N.-O.).........	
	Amiens (S -O.)..........		Amiens (S.-O.).........	1
	Conty..................	1	Conty............. ...	1
	Poix..................		Sains..................	
	Sains..................	1	Poix..................	1

Art. 2.

Le conseil général de la Somme modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'article 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

ARRONDISSEMENT de Sous-Préfecture.	COMPOSITIONS DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.			
	ANCIENNES CIRCONSCRIPTIONS.	NOMINATIONS de Conseillers.	NOUVELLES CIRCONSCRIPTIONS.	NOMINATIONS de Conseillers.
Joigny..........	Bléneau.................. Charny..................	1	Bléneau.................. Saint-Fargeau...........	1
	Saint-Fargeau...........	1	Charny..................	1

Art. 2.

Le conseil général de l'Yonne modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'article 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement, avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

(N° 216.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission * *chargée de l'examen du projet de loi tendant à percevoir l'impôt dû au Trésor public sur le prix des places, pour les chemins de fer, sur la partie du tarif correspondant au prix du transport,*

PAR M. GARNIER-PAGÈS,

Député de la Sarthe.

Séance du 18 Mai 1838.

Messieurs,

Sur les routes ordinaires, la rétribution des voyageurs est proportionnée aux frais de transport; ces routes étant établies et entretenues par l'État, les

* Cette Commission est composée de MM. Carl, Baumes, Billault, Stourm, Mathieu (Saône-et-Loire), Billaudel, Parès, Garnier-Pagès, Cordier.

entreprises des messageries n'ont en effet rien à réclamer à titre de péage.

Il n'en est pas de même sur les chemins de fer, où le produit des places représente, non-seulement les dépenses du transport, mais encore l'intérêt du capital employé à la construction de ces chemins, et les frais d'entretien.

L'impôt du dixième du prix des places n'ayant été établi que sur l'industrie du transport, ne doit donc pas atteindre sur les chemins de fer la totalité de la rétribution payée par les voyageurs.

Cette distinction a été admise et introduite dans les lois qui ont concédé les chemins de fer autorisés pendant la dernière session et dans le cours de celle-ci.

Mais, pour les chemins de fer concédés avant 1837, les lois et les cahiers des charges ne contiennent aucune explication à ce sujet.

C'est pour détruire cette différence de conditions, et pour faire ainsi droit aux réclamations élevées par les anciennes compagnies, que le Gouvernement a présenté la loi que nous avons été chargés d'examiner.

Votre Commission a reconnu la justice de la mesure proposée, mais elle a pensé qu'on devait faire plus encore.

En principe, l'impôt sur la circulation des voyageurs nous a paru contraire aux intérêts de la civilisation; malheureux en ce qu'il n'est point établi sur les fortunes; injuste, en ce qu'il est d'autant plus élevé qu'on a une plus grande distance à parcourir, c'est-à-dire plus de frais à faire.

Cependant, cet impôt nous a paru, sinon justifié, du moins expliqué, pour les routes ordinaires,

par cet autre principe, que ce sont ceux qui se servent de ces routes qui doivent fournir l'argent nécessaire pour les réparer.

Il n'en saurait être de même pour les chemins de fer dont l'établissement et l'entretien ne coûtent rien à l'État, et qui produiront au contraire au Trésor une économie résultant de ce qu'on aura d'autant moins de dépenses à faire pour entretenir les routes ordinaires, que l'on s'en servira moins.

Il y a, en outre, d'autres faits qui s'appliquent à presque tous les chemins concédés, qui s'appliqueront également à toutes les concessions futures, et qu'il est utile d'apprécier.

Les chemins de fer payent l'impôt foncier, comme toutes les autres propriétés immobilières.

Les Compagnies propriétaires de ces chemins sont obligées de transporter gratuitement les dépêches et le courrier qui les accompagne.

Elles doivent également transporter les militaires à moitié prix.

Enfin, après un délai fixé, les chemins qui ont été établis et constamment entretenus par les compagnies, deviennent la propriété de l'Etat.

Ces divers motifs auraient suffi pour déterminer votre Commission, à vous proposer d'exempter, à l'avenir et pour toujours, les chemins de fer de tout impôt sur le prix des places, et nous vous aurions fait cette proposition, si nous n'avions pensé que l'avenir financier des chemins de fer étant inconnu, on ne devait établir aucune règle invariable.

Mais s'il ne nous a pas paru convenable de proposer d'exempter d'une manière absolue les chemins de fer de l'impôt sur le prix des places,

nous avons cru devoir vous demander une exemption limitée.

Cette exemption commencerait pour les chemins existants, le jour de la promulgation de la loi, et pour les chemins à faire le jour où ils seront livrés à la circulation, soit par portions, soit en totalité, et elle expirerait dix ans après.

Elle aurait pour avantage principal de favoriser l'établissement des chemins de fer qui doivent être si utiles au pays, et pour avantage secondaire, de permettre de constater la proportion exacte des frais d'établissement et d'entretien et des frais de transport, proportion qu'il est nécessaire, mais qu'il est impossible d'établir d'une manière certaine avant que l'expérience ait fourni des éléments indispensables de cette appréciation.

Le projet que nous avons examiné contient une seconde disposition qui n'a aucun rapport avec la première, et qui n'aurait peut-être pas dû se trouver dans la même loi.

Cette disposition a pour but de permettre aux Compagnies de placer dans chaque convoi des voitures spéciales pour lesquelles elles pourraient régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs, sans que ces places pussent excéder le dixième du nombre total.

Si nous avions proposé d'adopter cette disposition, nous aurions été encore dans la nécessité de vous demander de la modifier dans ses diverses parties. Les Compagnies, en effet, n'auraient pas consenti à ce qu'on les obligeât à placer des voitures de luxe dans chacun de leurs convois, et, d'un autre côté, nous n'aurions point admis que le prix des places pût être fixé de gré à gré avec les voyageurs.

Mais il est résulté d'un examen approfondi, que l'art. 4 du projet de loi présenté par le Gouvernement a une portée plus grande que celle que les auteurs de ce projet avaient sans doute aperçue.

On ne peut en effet adopter la disposition proposée, sans modifier par cela même les tarifs primitifs, et pour certains chemins les conditions même de l'adjudication.

Or, Messieurs, il nous a paru dangereux de modifier des tarifs, alors surtout que l'expérience n'a pas même démontré qu'ils étaient mal établis; cela nous a paru injuste en ce que cela change les conditions premières qui auraient pu être acceptées par d'autres Compagnies, si ces compagnies avaient pu penser que ces conditions dussent être plus tard modifiées; injuste surtout pour les Compagnies qui auraient des chemins établis dans la même direction que ceux qui ont intérêt à cette modification.

L'article 4 du projet présenté par le Gouvernement n'est point nécessaire d'ailleurs pour les chemins qui ne sont point encore concédés, puisque les conditions de ces chemins seront fixées lors des concessions; il n'est pas nécessaire non plus pour ceux des chemins à l'occasion desquels il a été établi, par les cahiers des charges, des voitures à prix différents ni pour les chemins dont les tarifs ne sont pas fixés par les lois.

Il ne pourrait recevoir d'application que pour quelques chemins pour lesquels il y a un tarif unique qui se trouve être un maximum, lequel oblige à établir des voitures à un prix plus bas, avantage dont profitent les classes les moins riches et qui pourrait leur être enlevé si la disposition de l'article 4 était adoptée.

N° 216

Cette disposition, qui aurait de graves inconvénients, n'est sollicitée que par une Compagnie, elle est combattue par d'autres; il a semblé à votre Commission qu'elle devait être rejetée. Rien n'empêchera d'ailleurs de la proposer par une loi spéciale pour une Compagnie particulière si on le juge indispensable; on pourra alors l'examiner avec une connaissance plus parfaite des faits qui la rendraient nécessaire.

Votre Commission, Messieurs, a étudié avec le plus grand soin les questions qui lui étaient soumises, elle a entendu les directeurs des Compagnies principalement intéressées, elle vous propose le projet de loi suivant qui remplacerait celui du Gouvernement.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

Article premier.

L'impôt dû au Trésor public, sur le prix des places, sera perçu, pour les chemins de fer, sur la partie du tarif correspondante au prix de transport.

Art. 2.

Cette disposition est applicable, à partir de la promulgation de la présente loi, aux chemins de fer de Lyon Saint-Étienne, de Saint-Étienne à Andrezieux, d'Andrezieux à Roanne, de Montbrison à Montrond, de la Grand'-Combe à Alais, d'Alais à Nîmes et à Beaucaire; de Paris à Saint-Germain; de Cette à Montpellier; de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche.

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Article unique.

L'impôt du dixième sur le prix des places ne sera pas perçu sur les chemins de fer pendant dix années, qui commenceront pour les chemins existant le jour de la promulgation de la présente loi, et pour les autres chemins le jour où ils seront livrés à la circulation, soit par portions soit en totalité.

Supprimé.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
Art. 3.	Supprimé.
Pour ceux de ces chemins dont les cahiers des charges ne fixent pas le tarif, ou dont le tarif n'est pas divisé en deux parties correspondant l'une au transport, l'autre au péage, cette division se fera dans la proportion admise pour les chemins de fer de Mulhouse à Thann et de Bordeaux à la Teste.	
Art. 4.	Supprimé.
Dans chaque convoi, les Compagnies des chemins de fer ci-dessus dénommés et celles des chemins de fer de Mulhausen à Thann et de Bordeaux à la Teste, auront la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles elle pourront régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs; mais le nombre de places à donner, dans ces voitures, ne pourra excéder le dixième du nombre total des places du convoi.	

(N° 217.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi relatif à la Célébration des fêtes de Juillet.*

PAR M. ALEXANDRE DE LABORDE,

Député de Seine-et-Oise.

Séance du 19 Mai 1838.

MESSIEURS,

Nous approchons du huitième anniversaire de la Révolution de Juillet, et ce glorieux événement semble se grandir, à mesure qu'on s'en éloigne, comme les époques célèbres dans la vie des peuples. Chacune des années de repos et de prospérité qui lui sont dues en nous ramenant au souve-

* Cette Commission est composée de MM. le comte de Laborde, Vatout, Berger, Gautier d'Uzerche, le colonel Paixhans, de Jussieu, le colonel Garraube, Odilon-Barrot, Garnon.

nir du bienfait, nous impose, en même temps, le devoir de la reconnaissance. En effet, Messieurs, ce n'est pas une possession sans quelque charge qu'un passé glorieux; il couvre le sol de monuments qu'il faut entretenir, il reproduit des anniversaires qu'il faut célébrer et toutefois quel peuple nouveau ne nous envierait ce noble, ce précieux fardeau! N'est-il pas des nations puissantes qui, chaque jour, reculent les bornes de leur empire, qui envahissent et cultivent des déserts et qui n'ont pas un souvenir, pas un événement à placer au milieu de leurs moissons; que de temps ne leur faudrait-il pas pour se créer des annales, pour se construire une gloire qui honore leur puissance et annoblisse, en quelque sorte, leur richesse. Sachons donc nous montrer dignes du haut rang où les siècles nous ont successivement placés, et célébrons surtout ces journées mémorables si présentes encore à la pensée; ce triomphe de la justice et du courage auquel nos nouvelles destinées se rattachent.

C'est dans ce but que le Gouvernement vous demande la même somme que dans les deux dernières années, c'est-à-dire, 200,000 fr. qui, joints à la subvention de la ville de Paris, seront employés, comme par le passé, à des services funèbres des dotations, des secours aux indigents, des réjouissances publiques.

Votre Commission émet toutefois le vœu déjà exprimé par les Commissions précédentes, que cette somme fasse désormais partie du budget comme dette nationale, à côté de la dette publique, et qu'elle serve, chaque année, de consécration au monument qui va s'élever, sur la place de la Bastille, en l'honneur de nos deux Révolutions. Occupés de cette pensée, et impatients, comme vous sans

doute, de voir enfin terminer ce monument si long-temps attendu, nous avons pris des informations à cet égard, et nous avons appris qu'il serait invariablement fini et inauguré, à pareille époque, l'année prochaine.

Ne serait-ce pas alors, le moment, Messieurs, et votre Commission me charge de vous en exprimer également le désir, de voir réunis et placés solennellement dans un lieu propre à cette destination, les corps déposés sur plusieurs points de la capitale, les ossements ainsi épars des généreuses victimes de ce grand événement; ce dernier et religieux hommage rendu à leurs mânes, ne serait-il pas un digne complément à l'inauguration de leur triomphe? Ainsi tout serait terminé pour le passé, et fixé pour l'avenir, dans ce qui concerne ce culte, ce devoir vraiment national. Un jour, alors, suffirait chaque année pour en rappeler la mémoire, jour pieux, jour solennel, salué par les acclamations de tout un peuple reconnaissant et qui prouverait au monde, que la France est aussi fidèle à sa gloire qu'à ses institutions.

La Commission a donc l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi suivant.

PROJET DE LOI.

Article premier.

Un crédit de deux cent mille francs est ouvert, sur l'exercice 1838, au Ministre de l'intérieur pour

contribuer, avec le fonds fourni par la ville de Paris, à la célébration du huitième anniversaire des Journées de Juillet 1830.

Art. 2.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 20 juillet 1837, pour les besoins de l'exercice 1838.

(N° 218.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi tendant à accorder à madame la comtesse de Lipona, ancienne reine de Naples, une Pension annuelle et viagère de cent mille francs*,

PAR M. LAVIELLE,

Député des Basses-Pyrénées.

Séance du 19 Mai 1838.

MESSIEURS,

La comtesse de Lipona est la sœur de Napoléon.

C'est ainsi que le Gouvernement motive son projet de loi.

C'est ainsi que nous aurions aimé à motiver notre rapport.

* Cette Commission est composée de MM. le comte Jaubert, le général Jacqueminot, Vicomte Déjean, Garnier-Pagès, Teste, Prunelle, Lherbette, J. Lefebvre et Lavielle.

Mais cette considération n'a pas la même puissance sur tous les esprits.

Votre Commission elle-même a été divisée : je viens vous dire le résultat de son examen.

Elle a dû se fixer d'abord sur les faits qui ont amené la proposition.

Ces faits solennels se sont passés sous nos yeux. Nul n'en a perdu la mémoire.

Napoléon, après avoir conquis les trônes de l'Europe, les distribua, comme un patrimoine, aux membres de sa famille.

Joachim Murat, devenu son beau-frère, fut appelé d'abord au grand duché de Berg, et, plus tard, au trône des Deux-Siciles.

Mais, en le faisant Roi, Napoléon voulut constater que c'était principalement en considération de sa sœur, de sa famille.

L'art. 2 du traité conclu à Bayonne le 15 juillet 1808, règle l'ordre de succession par ordre de primogéniture, à l'exclusion permanente des femmes et de leurs descendants.

« Cependant, ajoute l'art. 3, si son Altesse Impériale la princesse Caroline survit à son auguste époux, elle restera Reine des Deux-Siciles, ayant seule le titre et les pouvoirs de la Royauté qu'elle exercera dans leur plénitude. Cette unique exception à une loi fondamentale a pour motif que cette princesse qui, au moyen de cette cession *faite surtout en sa faveur, place sa famille sur le trône,* ne peut cesser d'être au-dessus de ses enfants. »

Des articles secrets furent signés, le même jour, par les plénipotentiaires de l'Empereur et du nouveau Roi de Naples.

« Les palais et terres situés dans l'État romain,

porte le second de ces articles, et connus sous le nom de biens *farnésiens*, actuellement possédés par la couronne des Deux-Siciles, lui sont assurés.

Art. 3. — » Sa Majesté l'Empereur et Roi, cède à leurs Altesses Impériales et Royales, le grand Duc et la grande Duchesse de Berg, pour en jouir, à titre de propriété particulière, un revenu de cinq cent mille francs à prendre sur le million de rentes en fonds de terres qu'il s'est réservé par le statut du 30 mars 1806. Les terres destinées à former le surplus de cette rente seront désignées et mises à la disposition de Sa Majesté l'Empereur, le 1er janvier 1809.

» Les terres destinées à former les six grands fiefs de l'Empire que Sa Majesté l'Empereur a institués par le même acte sous le titre de Duchés, seront aussi, avant la même époque, désignées et mises à la disposition de Sa Majesté l'Empereur.

» Le revenu net de chacun de ces Duchés devra être de soixante mille francs.

Art. 4 et dernier. — » Leurs Altesses Impériales et Royales, le grand Duc et la grande Duchesse de Berg, cèdent à Sa Majesté l'Empereur et Roi, leurs palais de Paris, la maison qu'ils ont à Neuilly, les écuries dites d'Artois, la terre de La Mothe, et, en général, tous les biens qu'ils possèdent en France sans exception, avec le mobilier et meubles meublants des palais et maisons, les tableaux et statues et tous les objets, soit d'art, soit de décoration, quelle qu'en soit la nature.

» Sa Majesté entrera en possession des biens ci-dessus cités, le 1er août de la présente année. »

Ce double traité, ratifié par les deux Souverains, reçut sa complète exécution.

Ils prirent respectivement possession des objets échangés.

Ceux que le Roi et la Reine de Naples transmirent à l'Empereur, furent réunis au domaine de la Couronne.

Ils en sortirent plus tard par des actes à titre gratuit ou à titre onéreux qui sont devenus irrévocables.

Les biens d'Italie périrent avec le trône de Naples. L'histoire a déjà raconté la vie et la mort de Murat.

Sa veuve, réfugiée en Autriche, réclama plus d'une fois, sous la Restauration, les biens qu'elle avait cédés à l'Empereur par le traité de Bayonne.

Elle demandait, à défaut de ces biens, une indemnité proportionnée à leur valeur.

Ces prétentions qu'elle appuyait sur les principes de notre droit civil, furent inutilement présentées aux deux Chambres et au Conseil d'Etat.

Persuadée qu'elle les reproduirait tout aussi vainement depuis la Révolution de 1830, parce qu'elles étaient condamnées par le droit, et que le droit ne varie pas comme la politique, la comtesse de Lipona a sollicité une réparation volontaire, un acte de générosité nationale.

C'était un autre ordre d'idées : le projet de loi a été présenté.

Mais, il faut bien le dire : le jour même où ce projet était discuté dans vos bureaux, on leur distribuait un mémoire imprimé dans lequel on essayait de soutenir encore, au nom de la comtesse de Lipona et de ses enfants, que notre Code civil leur ouvrait une action en garantie contre l'Etat.

Cette prétention renouvelée en présence d'un

projet de loi qui la condamnait une fois de plus, ne pouvait occuper longtemps votre Commission.

Elle aurait d'abord reconnu son incompétence et celle de la Chambre, si madame la comtesse de Lipona eût persisté à soutenir une question de droit.

Elle aurait trouvé d'ailleurs les moyens de l'écarter soit dans de précédentes décisions, soit dans le texte du Code civil lui-même.

Votre Commission a pensé, Messieurs, qu'il serait d'autant moins utile de se livrer, dans son rapport, à la dissertation juridique que semblait appeler le mémoire anonyme distribué à la Chambre, que madame la comtesse de Lipona l'avait pour ainsi dire réfuté à l'avance en provoquant la loi, dont la pensée première, la cause déterminante, était précisément l'absence de tout droit légal.

Mais si ce n'était plus un point à débattre, c'était un point à bien constater, pour dissiper, s'il en était besoin encore, certaines illusions moins dangereuses, il est vrai, pour le Trésor public que pour le succès de la loi elle-même.

Le droit écarté, écarté maintenant par tous, par le Gouvernement, par la Commission, par la comtesse de Lipona elle-même, nous avons dû examiner si, malgré l'absence du droit, et peut-être même à cause de cette absence, il n'y avait pas lieu à voter la pension demandée.

Ici, Messieurs, nous le répétons à regret, votre Commission n'a pu rester unanime.

La minorité, tout en protestant de son respect pour une grande infortune, a cru voir dans le projet de loi un dangereux précédent. Elle ne voudrait pas que, sous le titre de pension, on créât comme une sorte d'apanage pour les princes déchus.

Appelés au trône par les révolutions ou la conquête, ils peuvent en être précipités par les mêmes causes, et ce n'est point aux peuples, toujours victimes de ces jeux cruels de la fortune et de l'ambition, qu'il faut venir imposer de nouveaux sacrifices.

Cette observation s'applique plus spécialement, dans la pensée de la minorité de la Commission, aux événements de cette époque où des soldats heureux portés par la guerre sur des trônes étrangers, devaient aussi tous leurs biens personnels aux conquêtes de l'empire.

Les souvenirs de l'Empereur ne peuvent, sans doute, nous trouver indifférents; mais notre admiration doit-elle toujours se traduire en impôts? Là aussi il faut des limites raisonnables, et si on ne les posait avec quelque sévérité, nous verrions tous les collatéraux du grand homme venir réclamer l'indemnité de leurs trônes perdus, à la France qui, pour les conquérir, prodigua trop facilement son sang et ses trésors.

Ces motifs et d'autres encore, invoqués pour le rejet absolu de la loi, la minorité de votre Commission les reproduisait pour obtenir au moins la réduction du chiffre proposé.

Ici, elle ajoutait que les Trésors des princes ne périssent jamais entiers, que les débris aisément sauvés d'une grande opulence suffisaient souvent à une vie redevenue plus modeste; que s'il n'en était pas ainsi dans le cas spécial, on pouvait satisfaire à la pensée du projet, d'une manière convenable, sans atteindre le chiffre indiqué dont l'élévation comparée serait de nature à provoquer un triste retour sur tant d'infortunes privées, dignes aussi

d'intérêt, et qui, au sein de la patrie, sous nos yeux, souffrent en silence ou se plaignent vainement.

Sans méconnaître, Messieurs, ce qu'il peut y avoir de vrai dans quelques-unes des observations qui précèdent, la majorité de votre Commission n'a pu les adopter. Elle s'est élevée à des considérations d'un autre ordre. Elle a apprécié différemment les faits accomplis et leurs inévitables conséquences.

Non, sans doute, il ne faut pas que la France solde les comptes des révolutions étrangères et se charge d'indemniser toutes les ambitions déçues; il ne faut pas qu'elle s'abandonne aux mouvements d'une imprudente générosité : la générosité d'une nation doit être encore de la justice et de la dignité.

Mais il est des positions exceptionnelles où elle ne perd point ce caractère; il est des faits plus forts que les raisonnements, et d'une telle nature, qu'on ne saurait redouter la contagion de l'exemple et le danger des précédents.

Telle nous a paru la position de la comtesse de Lipona.

Joachim Murat, par ses travaux militaires, qui jetèrent longtemps un éclat vif et pur, par son alliance à la famille de Napoléon, occupait une des premières positions de l'Empire. Sa fortune était considérable. Il avait acquis à titre privé, à titre onéreux, en communauté avec sa femme, les beaux immeubles qu'il céda à l'Empereur par le traité de Bayonne.

L'Etat a valablement disposé d'une partie de ces immeubles. Il a aliéné les uns à titre onéreux, les autres lui ont servi à compléter d'équitables répa-

rations ou à payer le sang versé pour sa défense. Il a donc profité seul de ces biens; c'est comme s'il les détenait encore. Et ceci est vrai, non seulement en droit politique, mais aussi en droit civil; car si nos lois n'avaient point dénié à la famille Murat l'action récursoire qu'elle avait d'abord essayée, c'est contre l'Etat seul qu'elle aurait dû la continuer; elle eût vainement attaqué les tiers possesseurs, nantis de contrats publics, autorisés par des lois spéiales; ils auraient pu, à défaut d'exceptions personnelles, recourir eux-mêmes contre l'État, dont ils ne sont ici que les ayants-cause.

Mais si la France a conservé les biens de l'échange, les biens personnels de la famille Murat, celle-ci a perdu les biens d'Italie qui les représentaient; elle se trouve ainsi dépossédée des uns et des autres. Les deux objets du contrat lui ont également échappé; l'échange, pour elle, a été la ruine.

Elle s'est consommée, à la vérité, par la guerre, par la conquête, et la France, ainsi que le dit l'exposé des motifs, n'avait garanti par le traité de Bayonne ni le trône de Naples, ni les biens farnésiens, ni la dotation de 500,000 fr.

Mais la France, il faut bien le reconnaître aussi, ne fut pas étrangère à l'inexécution, à la violation de la partie de ce traité qui intéressait le Roi et la Reine de Naples, bien qu'elle le conservât dans les dispositions qui lui étaient avantageuses. Expliquons-nous mieux :

En 1808, le chef de l'État, agissant dans l'intérêt de sa politique et de sa famille, donna la couronne de Naples à sa sœur et à son mari, et reçut d'eux, en échange, les biens personnels qu'ils possédaient en France. C'est le traité de Bayonne.

En 1815, le chef nouveau de l'État, agissant aussi dans l'intérêt de sa politique et de sa famille, a signé, avec les souverains de l'Europe, la dépossession de Murat, afin de restituer cette même couronne de Naples à son ancien possesseur Ferdinand IV. C'est le traité de Vienne (1)

En telle sorte que la France, successivement représentée par deux souverains qui obéissaient à des intérêts opposés, acquit irrévocablement par l'un les biens privés de la famille Murat, et par l'autre, elle a puissamment concouru à dépouiller cette famille des biens qu'elle lui avait transmis elle-même en remplacement des premiers.

La politique peut seule expliquer de tels résultats. Il n'appartenait qu'à ses maximes, à ses nécessités, d'interprêter ainsi, d'altérer, de scinder des traités qui, à la vérité, étaient aussi tout politiques, et qui par cela même échappent à l'application du droit civil et de la justice ordinaire.

Mais il est une autre justice, il est une autre loi pour les nations généreuses qui ont le sentiment de leur force et de leur dignité.

La France n'a jamais été infidèle à certe loi, et il ne faudrait pas remonter bien haut dans son histoire pour trouver de mémorables exemples de sa bienveillante équité, de sa munificence éclairée, quand il lui a fallu réparer de grands malheurs publics ou privés, des désastres révolutionnaires, de ceux-là même qui avaient éclaté chez les nations étrangères. Est-il besoin de citer devant vous, Messieurs, ces actes solennels de réparation dont quelques-uns vous appartiennent et qui se continuent encore?

---

(1) 9 juin 1815, art. 104.

Loin de nous la pensée de provoquer des comparaisons dans une matière qui n'en admettrait pas; mais les malheurs de la comtesse de Lipona ne sauraient, sous un autre rapport, être considérés comme étrangers à la France. Elle n'avait pas cessé d'être française sur le trône où son frère l'avait assise; il régnait par elle à Naples, comme par ses frères sur les trônes qu'ils occupaient. Tous relevaient du sien. Tout était France pour Napoléon (1), et lui tombé, ses vices-rois ne pouvaient tenir. Il aurait gouverné en son nom, ou au nom de son fils, le royaume de Naples comme celui de Rome, il aurait gardé les biens farnésiens,

---

(1) Murat avait rendu un décret qui imposait aux Français l'obligation *de se faire naturaliser napolitains, sous peine de perdre leur emploi*. Presque tous les Français au service de Naples s'honorèrent d'accepter cette peine et de rentrer dans leur patrie. Cependant Napoléon, instruit de la sévère décision de son beau-frère, s'empressa de la *casser* par un décret qui ne fut pas inséré au *Bulletin des Lois*, et qui cependant méritait d'y prendre une place, en voici les termes :

« Napoléon, Empereur des Français, etc., etc.

» Considérant que le *prince qui occupe le trône de Na-*
» *ples est prince Français ; qu'il n'a été placé, et qu'il n'est*
» *maintenu sur ce trône que par les efforts de nos peuples*,
» avons décrété et décretons ce qui suit :

» Art. 1er. — *Tous les Français sont citoyens du royaume*
» *de Naples.*

» Art. 2. — En conséquence, le décret de S. M. le roi
» des Deux-Siciles, en date du 14 juin dernier, concer-
» nant les Français qui sont dans son royaume, *est nul*
» *et comme non-avenu.*

» Donné en notre palais des Tuileries, le 10
« juillet 1810. »

les cinq cent mille francs de rente, d'autres trésors encore, que tout aurait péri entre ses mains comme aux mains de sa sœur, comme périrent les autres cinq cent mille francs qu'il s'était réservés, à titre de fief, sur le royaume même de Naples, le reste de l'Italie, toutes ses conquêtes; et sa sœur alors eût conservé ses biens considérables produit de sa dot et des longs travaux militaires de son mari. Les traités de Paris et de Vienne, la loi elle-même du 12 janvier 1816 auraient respecté ces biens comme tous ceux de la famille Bonaparte, obligée seulement de les vendre dans un délai de six mois. Les propriétés de cette famille ne reçurent pas d'autre atteinte et la princesse Caroline fut la seule qui perdit les siennes sans retour.

Elle les perdit aussi sans indemnité; et cependant les dotations accordées par l'Empereur à ses compagnons d'armes dans les royaumes conquis, dans celui de Naples lui-même, la France n'a pas voulu que la perte en retombât entière sur les titulaires dépossédés. Elle leur accorda (1) des pensions, bien modiques à la vérité, mais qui figurent encore au budget de l'État, pour une somme de quatorze cent mille francs. Ainsi les donataires, à titre gratuit, ont reçu de la munificence nationale une indemnité réparatrice, et elle n'accorderait rien à l'acquéreur, à l'échangiste, à titre onéreux, dépossédé aussi par la guerre, et dont l'État conserve encore toutes les propriétés!

Le même sentiment de justice et de dignité ne doit-il pas triompher encore ici des théories du droit civil?

(1) Loi du 26 juillet 1821.

L'ancienne reine de Naples demande aussi une indemnité, une pension que ses malheurs lui ont rendue nécessaire. Ce n'est point seulement sa dotation qui a péri comme celle des plus vaillants guerriers de l'empire; tous ses biens personnels et ceux de son mari ont été sacrifiés à cette dotation perdue. Tout a péri pour elle.

Cette haute infortune, vous le savez, Messieurs, a été noblement supportée, et on peut vous la présenter sous la puissante égide de l'Empereur. Il domine et protège toute la loi; il en est la pensée, le but, le commentaire le plus éloquent. Il veille encore sur les destinées de sa sœur. Ce ne sont plus de froids monuments que sa mémoire réclame: c'est à son sang, vivant encore, que la France peut rendre un touchant et pieux hommage, un hommage digne d'elle, puisqu'il doit honorer la gloire et consoler le malheur.

Votre Commission espère, Messieurs, que vous ne refuserez point votre concours à un acte aussi éminemment national; elle a l'honneur de vous proposer, en conséquence, l'adoption pure et simple du projet de loi.

PROJET DE LOI.

Article unique.

Il est accordé à Mme la comtesse de Lipona une pension annuelle et viagère de cent mille francs.

Cette pension sera incessible et insaisissable, et inscrite sur le grand-livre de la dette publique, avec jouissance du premier janvier mil huit cent trente-huit.

(N° 219.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à autoriser l'établissement d'un Chemin de fer de Sedan à Mézières,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Séance du 19 Mai 1838.

MESSIEURS,

La Meuse, entre Sedan et Mézières, fait de nombreux circuits qui augmentent tout à la fois la durée du parcours et les frais du transport des marchandises qui circulent entre ces deux villes. Cette circonstance a donné l'idée à une Compagnie d'établir entre Mézières et Sedan un chemin de fer qui, se tenant tantôt sur la rive droite, tantôt sur la

rive gauche de la rivière, abrégera notablement la distance qui les sépare.

D'après l'avant-projet dont il s'agit, le tracé du chemin de fer a son origine à 600 mètres de la porte de Sedan au-dessous du village de Torcy, entre la route de Verdun et le chemin de Glaire; il se dirige sur Vrigne-Meuse, traverse la Meuse près de Villette, passe à gauche du hameau de Dancourt et à 800 mètres de la petite ville de Donchery; franchit le ruisseau de Vrigne au-dessus du moulin, passe au-dessous de Nouvion, traverse la Meuse en face d'Élaires, passe à droite de Villers, va traverser de nouveau la Meuse entre Mahon et le Theux; franchit le contre-fort de Mézières par un souterrain, traverse une dernière fois la Meuse et arrive vis-à-vis de la route de Cambray, à 450 mètres de la grille de Charleville, et à 350 mètres de la porte d'Orches de Mézières.

La longueur totale du tracé est de 19,577 mètres. Les courbes ont un rayon, minimum de 1,000 mètres, et la pente, maximum, est de deux millimètres par mètre. Nous proposons, toutefois, de l'élever à trois millimètres, à raison des modifications que pourront entraîner les nécessités de la défense du royaume.

La dépense de premier établissement, pour un chemin à une voie, y compris toutefois, l'acquisition des terrains nécessaires pour deux voies, est évaluée à 3,500,000 fr. environ.

L'avant-projet dont nous venons, Messieurs, de vous donner une description sommaire, a été soumis, dans le département des Ardennes, aux enquêtes publiques, prescrites par l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833.

La plupart des réclamations produites dans ces enquêtes, ont eu pour objet de demander le maintien des communications coupées par le chemin de fer et la construction des ouvrages nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux d'inondation. Ces réclamations sont justes, mais il nous suffira de faire remarquer qu'il y est pourvu par le cahier des charges, qui oblige la Compagnie à rétablir les communications de toute nature, qu'elle aurait besoin d'intercepter; et à assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les chambres consultatives des arts et manufactures de Sedan et de Charleville, donnent l'une et l'autre un avis favorable à l'établissement du chemin de fer : ce chemin leur paraît devoir contribuer au développement de l'industrie des villes qu'il a pour but de réunir, en facilitant l'échange des relations, déjà si nombreuses, qui existent entre elles. Il offrira un moyen de transport tout à la fois rapide et économique, tant aux matières premières et aux produits fabriqués du pays, qu'aux négociants que leurs affaires forcent de se rendre d'une ville à l'autre.

La Commission d'enquête exprime, par les mêmes considérations, une opinion favorable à l'établissement du chemin de fer : Elle est d'avis, d'ailleurs, que la concession en soit conférée directement à la Compagnie Monchy, qui en a fait les études.

M. l'Ingénieur en chef de la navigation de la Meuse, après avoir établi le degré des avantages que devra produire le chemin de fer projeté, énonce

les conditions d'art auxquelles il devra être assujéti pour ne pas entraver la navigation de la Meuse.

Le tracé du chemin de fer étant situé dans la zone de défense du royaume et dans le rayon kilométrique des places de Sedan et de Mézières, des conférences ont dû avoir lieu, au sujet de ce tracé, entre les ingénieurs civil et militaire; le résultat de ces conférences a déterminé quelques modifications au projet primitif de la Compagnie, dont les projets définitifs, dans la partie voisine des fortifications, doivent d'ailleurs être, avant toute exécution, soumis à l'examen de la Commission mixte des travaux publics. MM. l'Ingénieur en chef et le Préfet du département des Ardennes ont donné, l'un et l'autre, un avis favorable au projet présenté par la Compagnie Monchy, et ont proposé de confier directement à cette Compagnie la concession de l'entreprise.

Le conseil général des ponts-et-chaussées a donné également un avis favorable au projet, en indiquant les conditions principales qui lui paraissent devoir être imposées au concessionnaire.

Nous vous avons exposé, Messieurs, en peu de mots, le but de l'opération projetée par M. Monchy et Compagnie, les dispositions principales du chemin de fer qu'il s'agit de construire : nous vous avons retracé les divers détails de l'instruction de l'avant-projet de ce chemin et vous avez pu reconnaître que cet avant-projet réunit des caractères incontestables d'utilité publique. Non, sans doute, qu'il doit procurer des résultats semblables à ceux qu'on doit attendre des grandes lignes tracées d'une extrémité à l'autre du territoire : son utilité est plus restreinte; mais elle n'en est pas moins réelle.

Le chemin de fer de Sedan à Mézières et Charleville réunira trois villes où l'industrie est très-active et très-développée, qui ont entre elles des relations aussi importantes que nombreuses : Il offrira, nous l'avons dit déja, économie de temps et d'argent pour le transport des voyageurs et des marchandises, et il rendra donc, par là même, un très-grand service au département des Ardennes.

La Compagnie soumissionnaire a d'ailleurs accepté toutes les conditions qui nous ont paru propres à garantir les intérêts publics et ceux des tiers : rien ne s'oppose, dès lors, à ce qu'on lui accorde la concession directe de l'entreprise dont elle a rédigé les projets : telle a été, d'ailleurs, l'opinion unanime des Chambres consultatives de la Commission d'enquête et des autorités locales.

Vous y donnerez donc aussi, Messieurs, votre assentiment et vous accorderez vos suffrages au projet de loi que nous avons l'honneur de vous présenter et dont voici la teneur.

PROJET DE LOI*.

Article premier.

L'offre faite par les sieurs Monchy et Compagnie d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de *Sedan* à *Mézières*, est acceptée.

* M. Legrand, conseiller d'État, chargé de soutenir la discussion.

En conséquence, toutes les clauses et conditions soit à la charge de l'État, soit à la charge des sieurs Monchy et Compagnie, stipulées dans le cahier des charges, arrêté le 17 mai 1838, par le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté le dix-neuf du même mois, par les sieurs Monchy et Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi.

Art. 2.

Les concessionnaires ne pourront mettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de la construction du chemin de fer de *Sedan* à *Mézières* avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'art. 37 du Code de commerce.

Art. 3.

Des réglements d'administration publique rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires,

Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

CAHIER DE CHARGES

POUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER

DE

SEDAN A MEZIÈRES.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de quatre années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Sedan à Mezières, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer aura son origine au village de Torcy, à gauche de la route royale; il suivra la rive gauche ou la rive droite de la Meuse : dans le premier cas, il traversera la rivière entre Elaire et Lumes; dans l'un et l'autre cas il franchira la Meuse entre Mohan et le Theux; il passera ensuite le contrefort de Mezières par un souterrain qui sera à 80 mètres au moins de la projection de la pointe avancée des fossés de la citadelle; il franchira une dernière fois la Meuse et aboutira à peu près en face de la route royale, aux allées qui joignent Mezières et Charleville.

Le chemin sera élevé partout de cinquante centimètres

(0^m, 50) au moins au-dessus des plus hautes eaux de la Meuse.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas trois millimètres (0,003) par mètre.

Art. 3.

Dans le délai de six mois, au plus, à dater de l'homologation de la présente concession, la Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500, le tracé définitif du chemin de fer de Sedan à Mezières d'après les indications de l'article précédent; elle indiquera, sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que des lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pentes indiqués dans l'article précédent; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer pourra n'être d'abord établi qu'avec une seule voie, mais la Compagnie devra acquérir immédiatement la surface de terrain nécessaire pour l'établissement d'une seconde voie, si le besoin s'en faisait sentir plus tard et lorsque après enquête préalable l'administration aurait reconnu et déclaré ce besoin. Cet excédant de largeur de terrain ne pourra d'ailleurs être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Les ouvrages d'art seront immédiatement construits pour deux voies.

Art. 5.

La largeur du chemin de fer en couronne est fixée pour

deux voies à huit mètres trente centimètres (8 m. 30 c.), dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre cent. (1m, 44) au moins.

Si par la suite on établissait une seconde voie, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m, 80), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m, 50) dans les parties en levées, et à un mètre (1m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 6.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes, dont le rayon minimum est fixé à mille mètres (1000m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 7.

La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive, sera moyennement de dix mille mètres (10,000m). Ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies : leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200m) au moins.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce

chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration après enquête préalable.

Art. 8.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration supérieure, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres 8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m) pour la route départementale, et de cinq mètres (5 m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clé, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7m,40), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0m, 80) au moins.

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8m) pour la route royale, à sept mètres (7m) pour la route départementale, et à cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7m, 40), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m, 30).

Art. 11.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un

canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie, et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9.

Quant à l'ouverture du débouché, et à la hauteur sous clé au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Pour les ponts à construire sur la Meuse, le dessous de la charpente des travées sera élevé de 2 mètres au-dessus des plus hautes eaux.

Art. 12.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Les ponts sur la Meuse seront en bois, leurs piles et culées en maçonnerie.

Un viaduc en charpente sur piles en pierre sera construit dans le remblai de Mahon; les travées auront ensemble au moins 32 mètres d'ouverture.

Un second viaduc sera construit entre la tranchée et le pont de Mezières.

Le chemin de fer, dans la prairie d'Arches ou de Charleville sera supporté par un viaduc en charpente, monté sur des piles en pierre : le débouché total des travées sera environ de 320 mètres.

Art. 13.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

Art. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 15.

Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0^{m},03). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien payé par la Compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de

payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire seront ouverts immédiatement pour deux voies, en conséquence, ils auront sept mètres quarante centimètres ($7^{m}, 40$) de largeur, entre les pieds droits, au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres ($5^{m}, 50$) de hauteur sous clé, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres ($4^{m}, 30$).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts, présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

Art. 19.

Les puits d'airage, et de construction des souterrains, ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m.) de hauteur.

Art. 20.

La Compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité ; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront nécessairement en pierre de taille.

Art. 21.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières, par des murs ou des haies ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer, auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

Les barrières, fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 22.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 7 juillet 1833.

Art. 23.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amia-

ble les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Art. 24.

Les indemnités, pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modifications ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 25.

Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

Art. 26.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties de chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 27.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan ca-

dastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges.

Une expédition duement certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

Art. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin de fer et de ses dépendances, sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien, et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'Administration, et aux frais de la Compagnie concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance, et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la Compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 30.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui aux termes des réglement actuels devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée par exception pour les travaux sur les terrains militaires occupés par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 31.

La Compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par devant l'Administration, de la constitution d'un fonds social de trois millions cinq cent mille francs (3,500,000) au moins et de la réalisation, en espèces, d'une somme égale au cinquième de ce fonds social.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et, si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la Compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne

sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 32.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer, dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année de la concession, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges; elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 33.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins, dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 34.

Des règlements d'Administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 35.

Les machines locomotives, employées aux transports sur le chemin de fer, devront consumer leur fumée.

Art. 36.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire, par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement

toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de soixante-dix années, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie, qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne · ainsi, tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes, payera comme deux cents kilogrammes, etc.

A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de huit lieues à l'heure au moins, pour les trains de voyageurs payant le maximum du prix fixé par le tarif.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles elle pourra régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures, n'excédera pas le dixième du nombre total des places du convoi.

Suit le Tarif.

	TARIF.	PRIX DE Péage.	PRIX DE Transport.	PRIX DE TOTAL.
	Par tête et par kilomètre..	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs: non compris l'impôt dû au Trésor sur le prix des places.	Voitures couvertes et fermées à glaces, suspendues sur ressorts (1re classe).	0,05	0,025	0,075
	Voitures découvertes mais suspendues sur ressorts (2e classe)................	0,03	0,02	0 050
Bestiaux....	Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bête de trait.................	0,055	0,045	0,10
	Veaux et porcs.......... / Moutons, brebis, chèvres..	0,015	0,015	0,03
Houille par tonne et par kilomètre.....		0,55	0,45	0,10
Marchandises par tonne et par kilomètre	1re Classe.—Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.....	0,07	0,05	0,12
	2e Classe.—Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,08	0,06	0,14

	TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	PRIX DE TOTAL
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Suite des marchandises par tonne et par kilomètre....	3e Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés	0,095	0,065	0,16
Objets divers par tonne et par kilom.	Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulé).	0,10	0,06	0,16
	Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.....	0,07	0,05	0,12
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			

A l'expiration de chaque période de quinze années, à dater de l'achèvement des travaux, le tarif sera revisé; et si le dividende moyen des quinze dernières années a excédé 10 pour 100 du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Art. 37.

Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

Art. 38.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Art. 39.

Les droits de péage, et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes;

2°. A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, peserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, peseraient plus de huit mille kilogrammes.

Art. 40.

Les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes;

2°. A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnoyés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3°. Et, en général, à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilog. à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature, quoiqu'emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix des transports seront librement débattus avec la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0f 40).

Art. 41.

Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 42.

Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand et fermant à clé, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

Art. 43.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement, et d'entrepôt dans les gares et magasins de la Compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 44.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relevera les dividendes distribués aux actionnaires pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les deux plus faibles dividendes, et l'on établira le dividende moyen des cinq autres années.

Il sera, en outre, ajouté à ce dividende moyen le tiers de son montant si le rachat a lieu dans la première période de quinze années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes.

Le dividende moyen accru, ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Art. 45.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouverne-

ment sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances, et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de garde et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers, non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Art. 46.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la Compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées ; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 47.

Toute exécution, ou toute autre autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer

projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 48.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Sedan à Mezières, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie du chemin de fer de Sedan à Mezières ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Sedan à Mezières. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin, à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Art. 49.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 50.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui

renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 51.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer, et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 52.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Mezières.

En cas de non désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non-élection de domicile à Mezières par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département des Ardennes.

Art. 53.

Les contestations qui s'éleveraient entre la Compagnie concessionnaire et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Ardennes, sauf recours au conseil d'État.

Art. 54.

Avant la présentation de la loi destinée à homologuer,

s'il y a lieu, la présente concession, la Compagnie déposera une somme de cent soixante-quinze mille francs (175,000 fr.), soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du Trésor, avec transfert au nom de la Caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans le mois qui suivra la promulgation de la loi, la Compagnie s'engage à porter à trois cent cinquante mille francs (350,000 fr.) le dépôt par elle effectué; dans le cas où elle ne satisferait pas à cette condition, elle sera déchue de fait et de plein droit de la présente concession, et la première somme de cent soixante-quinze mille francs déposée restera acquise au Trésor public.

La somme de trois cent cinquante mille francs (350,000 fr.) déposée, ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 31.

Art. 55.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 56.

La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

Proposé à l'approbation de M. le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Paris, le 16 mai 1838.

Le Conseiller d'État, Directeur général des Ponts-et-Chaussés et des Mines,

Signé LEGRAND.

Approuvé, Paris, le 17 mai 1838.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé, N. MARTIN (du Nord).

N° 219

Accepté le présent cahier de charges dans toute sa teneur.

Paris, le 19 mai 1838.

Signé Moncey et Compᵉ.

(N° 220.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à autoriser l'établissement d'un chemin de fer de Lille à Dunkerque,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Séance du 19 Mai 1838.

MESSIEURS,

Le port de Dunkerque, l'un des plus importants de nos côtes de la Manche, ne pouvait être laissé en dehors du système des voies de fer dont le Gouvernement a fait les études à l'aide des fonds successivement mis à sa disposition.

Situé à 18 lieues de Lille, ce port échange avec cette ville, chef-lieu du département le plus popu-

leux du royaume, de nombreuses relations; la plus grande partie des denrées exotiques qui se consomment dans le département du Nord, y pénètrent par le port de Dunkerque.

Deux projets différents ont été étudiés pour joindre Dunkerque à Lille : l'un consiste à diriger, à partir de Lille, un embranchement principal qui irait passer à Aire, Saint-Omer et Watten, et qui se bifurquant en ce dernier point, se porterait d'un côté sur Dunkerque et d'un autre sur Calais. Cette combinaison a l'avantage de diminuer la longueur des chemins de fer à construire, mais elle augmente de six lieues ou d'un tiers la distance de Lille à Dunkerque.

Dans l'autre projet, on unit ces deux villes par une ligne directe qui passe soit à l'est soit à l'ouest de la ville de Cassel : c'est celui qui a été préféré par la ville de Dunkerque.

Les projets étudiés dans l'une et l'autre combinaisons ont été soumis aux enquêtes publiques : l'un et l'autre ont paru satisfaire à de grands intérêts; mais dans le département du Nord, toutes les opinions se sont accordées pour donner la préférence à la ligne directe de Lille à Dunkerque.

Le conseil municipal de Lille insiste sur la nécessité d'ouvrir, entre Lille et Dunkerque, une ligne plus directe que celle de Watten, et manifeste le désir qu'elle soit immédiatement entreprise, attendu que son importance et ses produits permettront d'en faire l'objet d'une concession particulière.

Le conseil d'arrondissement de Lille fait ressortir la brièveté de la ligne directe plus courte que

la route royale de sept quarts de lieue, la facilité du terrain sur laquelle elle doit être établie, et l'économie qui doit en résulter, tant pour l'exécution du chemin que dans son parcours.

La chambre de commerce de Lille reconnaît que la communication de Dunkerque et de Lille, avec Aire et Saint-Omer, mérite considération; mais elle accorde une haute préférence à la ligne directe de Lille à Dunkerque, par l'est de Cassel, parce qu'elle établit une communication immédiate entre ces villes et celles de Bergues, Steenwoorde, Bailleul et Armentières; qu'elle traverse un pays dépourvu de canaux, et que, pour Dunkerque, il est du plus haut intérêt de se rapprocher de Lille le plus possible. La chambre de commerce de Lille appuie son opinion sur des calculs statistiques, desquels il résulte que l'économie annuelle, provenant de la diminution de parcours, serait dans l'hypothèse la plus défavorable, de 251,000 fr., et, dans une autre hypothèse, plus conforme aux résultats ordinairement observés sur les chemins de fer, de 661,000 fr. Ces sommes, capitalisées à 4 pour cent, représentent, la première, un capital de 6,275,000 fr., et la seconde, un capital de 16 millions 525,000 fr. Cette dernière somme est de beaucoup supérieure à l'estimation de la dépense à faire pour la construction du chemin. Les conseils municipaux d'Armentières, Bailleul, Steenwoorde, Houtkerque et Metteren ont exprimé la même opinion.

Le conseil d'arrondissement d'Hazebrouck insiste sur la nécessité d'ouvrir une voie de communication économique et rapide dans la partie et l'ar-

rondissement qui est privée du bienfait de la navigation.

La chambre de commerce de Dunkerque, après avoir reproduit les diverses considérations ci-dessus mentionnées, rappelle, en outre, que les registres officiels de la douane constatent que le mouvement du port de Dunkerque est annuellement de 166,000 tonneaux; elle établit, par des calculs analogues à ceux de la chambre de commerce de Lille, l'économie qui résultera, pour les frais de parcours, d'une réduction de 26,000 mètres, dans la distance de Dunkerque à Lille, économie qui peut varier de 500,000 francs à un million, suivant les hypothèses où l'on se place. Un avantage aussi considérable lui paraît déterminant en faveur de la ligne la plus courte. Elle pense que cette ligne pouvant se rattacher presqu'immédiatement aux chemins de fer belges, se trouve dans une situation spéciale; qu'elle procurera d'abondantes recettes avant l'achèvement de la grande ligne; que, par conséquent, elle peut être entreprise immédiatement. La chambre de commerce termine en émettant l'opinion que le chemin de fer aboutisse à l'île Janty à Dunkerque, d'où il serait facile de diriger des embranchements soit dans l'intérieur de la ville, soit le long du port.

Le conseil d'arrondissement de Dunkerque adhère pleinement au rapport de la chambre de commerce de cette ville.

Un grand nombre d'habitants de l'arrondissement et les conseils municipaux de Steene, d'Armbouts-Cappel, de Wormhoudt, de Loon, d'Esquelbecq, de Petite-Synthe, de Cray-Wick, de Bergues

et de Coudekerque, y donnent aussi leur assentiment.

En dehors des arrondissements de Lille, d'Hazebrouck et de Dunkerque, nous pouvons citer encore l'adhésion du conseil municipal d'Orchies, de la Chambre de commerce de Valenciennes, enfin du conseil général du département du Nord, qui reconnaît la haute utilité du projet; ce conseil ajoute qu'en mettant le département du Nord en communication presqu'immédiate avec le port de Dunkerque, le chemin projeté est destiné à accroître le développement de l'industrie déjà si florissante dans cette riche et fertile contrée, et à donner une grande extension à ses relations commerciales avec l'étranger.

La Commission d'enquête, le préfet et les ingénieurs du département du Nord ont également donné un avis favorable à l'établissement du chemin de fer de Lille à Dunkerque.

Le conseil général des ponts-et-chaussées, après avoir reconnu que le projet direct de Lille à Dunkerque, étudié par les soins de la chambre de Commerce de cette dernière ville, ne présentait, sous le rapport de l'art, aucune difficulté sérieuse, s'est occupé principalement de la question de savoir laquelle des deux lignes devait être préférée, de celle qui tend à Dunkerque par la voie la plus courte ou de celle qui passe par Saint-Omer et Watten.

Sur cette question, le conseil a considéré que chacune de ces lignes desservait des intérêts essentiellement distincts : que le chemin de Calais à Lille avec embranchement d'Aire sur Arras, avait surtout pour objet d'ouvrir aux nombreux voya-

geurs qui débarquent à Calais, une communication rapide et économique, d'une part, avec la Belgique, d'autre part, avec Paris par Arras; que la ligne de Dunkerque à Lille avait pour but principal de rapprocher Lille, chef-lieu du département du Nord, de Dunkerque, le port de la Manche avec lequel elle a le plus de relations et qui fournit à la plus grande partie de sa consommation; que cette dernière ligne aura en même temps pour résultat de seconder le développement de la prospérité du port de Dunkerque, en assurant aux marchandises qui y abordent un débouché sûr et économique vers l'intérieur; en un mot, que ce chemin était, en quelque sorte, une voie de fer départementale qui formait à elle seule un tout complet, et qui ne pouvait que réunir l'assentiment général.

Par ces divers motifs, le conseil général des ponts-et-chaussées a été d'avis, à l'unanimité, que l'on pouvait admettre l'ouverture simultanée des deux voies projetées. L'une allant de Calais vers Lille, par Saint-Omer et Watten, avec embranchement d'Aire-sur-Arras; l'autre de Lille à Dunkerque par l'est de Cassel.

Telle est aussi, Messieurs, notre opinion et vous y donnerez, nous l'espérons du moins, votre assentiment. L'exécution de la ligne de Calais à Lille, par Saint-Omer et Watten sera, sans doute, l'objet d'une autre concession; mais, quant à présent, nous n'avons à nous occuper que de la ligne de Lille à Dunkerque que M Dupouy, président de la chambre de commerce de Dunkerque a demandé l'autorisation de construire, à ses frais, risques et périls, moyennant la concession d'un péage.

D'après le projet auquel l'Administration s'est

arrêtée, le tracé du chemin de fer part des abords de Lille, touche à Armentières; va passer à Bailleul, près de Metteren et de fletteren, passe à la Steenwoorde, et de là se dirige sur Biernes au sud de Bergues, après avoir traversé la route royale, n° 16, de Paris à Dunkerque. De Biernes, il se dirige parallèlement à la route royale n° 16 jusqu'à Dunkerque.

Le maximum de pentes et rampes du tracé n'excède pas deux millimètres par mètre. Nous le portons toutefois à deux millimètres et demi pour parer aux éventualités que la Compagnie aurait à subir en cours d'exécution. Le rayon minimum des courbes est de 1,000 mètres. L'on voit donc que le chemin de fer est dans les meilleures conditions possibles pour un chemin qui doit être desservi par des machines locomotives.

Le chemin ne doit être établi, d'abord, que pour une voie; mais les terrains doivent être achetés et les ouvrages d'art exécutés pour deux voies.

Nous n'avons pas besoin, sans doute, Messieurs, d'entrer dans de plus longs détails pour vous convaincre de l'utilité du chemin de fer de Lille à Dunkerque; l'importance des deux points qu'il s'agit de réunir suffit pour en justifier l'établissement. C'est donc avec confiance que nous réclamons votre assentiment en faveur du projet de loi dont voici la teneur :

PROJET DE LOI *.

Article premier.

L'offre faite par le sieur Dupouy aîné, d'exécuter à ses frais, risques et périls un chemin de fer, de *Lille* à *Dunkerque*, est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions soit à la charge de l'État, soit à la charge du sieur Dupouy aîné, stipulées dans le cahier des charges arrêté le 17 mai 1838 par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté le 18 du même mois par le sieur Dupouy aîné, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier des charges restera annexé à la présente loi.

Art. 2.

Le concessionnaire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables, pour subvenir aux frais de construction du chemin de fer de Lille à Dunkerque, avant d'avoir formé une société anonyme duement autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce.

Art. 3.

Des réglements d'administration publique ren-

* M. Legrand, conseiller d'État, chargé d'en soutenir la discussion.

dus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire sera autorisé à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

CAHIER DE CHARGES

POUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER

DE

DE LILLE A DUNKERQUE.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Lille à Dunkerque et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art: 2.

Le chemin partira des abords de la ville de Lille en un point qui sera ultérieurement déterminé : il touchera à Armentières, suivra une direction à peu près parallèle à celle de la route royale, n° 42, de Lille à Boulogne, passera près de Bailleul, Metterenne et Fletteren, traversera la route royale n° 42, passera à Steenworde, et de là se dirigera sur Biernes, au sud de Bergues, après avoir traversé la route royale n° 16 de Paris à Dunkerque. De Bierne, il se dirigera parallèlement à la route royale n° 16, jusqu'à Dunkerque, où il aboutira en un point qui sera fixé ultérieurement.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas deux millimètres et demi (0,0025) par mètre.

Art. 3.

Dans le délai d'un an, au plus, à dater de l'époque fixée à l'article premier, la Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500, le tracé définitif du chemin de fer de Lille à Dunkerque, d'après les indications de l'article précédent ; elle indiquera, sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pentes indiqué dans l'article précédent; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer pourra n'être d'abord établi qu'avec une seule voie; mais la Compagnie devra acquérir immédiatement la surface de terrains nécessaires pour l'établissement d'une seconde voie, si le besoin s'en faisait sentir plus tard, alors qu'après enquête préalable l'administration aurait reconnu et déclaré ce besoin. Cet excédant de largeur ne pourra d'ailleurs être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Les ouvrages d'art seront immédiatement construits pour deux voies.

Art. 5.

La largeur du chemin de fer, en couronne, est fixée à huit mètres trente centimètres (8m,30c) dans les parties enlevées, et à sept mètres quarante centimètres (7m,40c) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur des accotements, ou, en d'autres terme, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera de un mètre cinquante centimètres (1 m. 50 c.), au moins dans les parties enlevées, et de un mètre (1 m.), au moins dans les tranchées, dans les souterrains, au passage des ponts, et dans les parties soutenues par des murs.

Art. 6.

Les alignements devront se rattacher, suivant des courbes, dont le rayon minimum est fixé à mille mètres (1,000 m.), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 7.

La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive, sera moyennement de dix mille mètres (10,000 m.). Ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies: leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200 m.) au moins.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration après enquête préalable.

Art. 8.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^{m}.) pour la route royale, de sept mètres (7^{m}.) pour la route départementale, et de cinq mètres (5^{m}.) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clé, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5^{m}.) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7^{m}. 40^{c}.), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0,80 ^{c}.) au moins.

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée à 8 mètres (8^{m}.) pour la route royale, à sept mètres (7^{m}.) pour la route départementale, et à cinq mètres (5^{m}.) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7^{m}. 40^{c}.), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4^{m}. 30^{c}.)

Si le pont était à deux passages, l'ouverture de chaque passage ne sera pas moindre de trois mètres quatre-vingts centimètres (3^{m}. 80^{c}.).

Art. 11.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie, et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9.

Quant à l'ouverture du débouché, et à la hauteur sous clé au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 12.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales

ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'Administration, toutefois, restera libre d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

Art. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et de rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 15.

Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0,03c). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien payé par la Compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18.

Les souterrains, destinés au passage du chemin de fer, auront, pour deux voies, sept mètres quarante centimètres (7 ^{m} 40 ^{c}) entre les pieds droits, au niveau des rails, et

cinq mètres cinquante centimètres (5^m 50^c) de hauteur sous clé, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m 30^c).

Si les terrains, dans lesquels les souterrains seront ouverts, présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

Art. 19.

Les puits d'airage, ou de construction des souterrains, ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur.

Art. 20.

La Compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de chaque localité; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront nécessairement en pierre de taille.

Art. 21.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières, par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer, auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

Les barrières fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 22.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisements et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications

déplacées ou interrompues, et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de la loi du 7 juillet 1833.

Art. 23.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'Etat : elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés, par les mêmes lois et réglements, aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Art. 24.

Les indemnités, pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modifications ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 25.

Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

Art. 26.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être

livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service lesdites parties de chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 27.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges.

Une expédition ducment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

Art. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin de fer et de ses dépendances, sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien, et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office

à la diligence de l'Administration, et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la Compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 30.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places, et dans la zone des servitudes, et qui aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 31.

La Compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par devant l'Administration, de la constitution d'un fonds social égal à la dépense présumée des travaux et de la réalisation, en espèces, d'une somme égale au dixième du montant de cette dépense.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispo-

sitions du paragraphe précédent, et, si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la Compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 32.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer, dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année de la concession; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication, qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'a-

même aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 33.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins, dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 34.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements, dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

N° 220

Art. 35.

Les machines locomotives, employées aux transports, devront consumer leur fumée.

Art. 36.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire, par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de soixante-dix années, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie, qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne; ainsi, tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes, payera comme deux cents kilogrammes, etc.

A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de huit lieues à l'heure, au moins, pour les trains de voyageurs payant le maximum du prix fixé par le tarif.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles elle pourra régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures, n'excédera pas le dixième du nombre total des places du convoi.

Suit le tarif.

	TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	PRIX DE TOTAL.
		f. c.	f. c.	f. c.
Voyageurs non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places.	Par tête et par kilomètre. Voitures couvertes et fermées à glaces, suspendues sur ressorts (1re classe)..	0,05	0,025	0,075
	Voitures découvertes, mais suspendues sur ressorts (2e classe).............	0,03	0,02	0,05
Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bête de trait..................	0,055	0,045	0,10
	Veaux et porcs.......... Moutons, brebis, chèvre...	0,015	0,015	0,03
Poisson :	Par quintal métrique et par kilomètre.............	0,03	0,02	0,05
Houille et marchandises en transit, quelle que soit leur nature par tonne et par kilomètre...........................		0,05	0,04	0,09
Marchandises par tonne et par kilomètre	1re Classe.— Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais; pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0,07	0,05	0,12
	2e Classe.— Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de cordes), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plombs en saumon..	0,08	0,06	0,14

	TARIF.	PRIX DE		
		péage.	transport.	TOTAL.
		f. c.	f. c.	f. c.
Suite des marchandises par tonne et par kilomètre....	3e Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie et de teinture et autres bois exotiques; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés.........	0,093	0,065	0,16
objets divers par tonne et par kilomètre.	Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0,10	0,06	0,16
	Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.....	0,07	0,05	0,12
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège marchant sans rien traîner.			

A l'expiration de chaque période, de quinze années, à dater de l'achèvement des travaux, le tarif sera revisé ; et si le dividende moyen des quinze dernières années a excédé 10 pour 100 du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Art. 37.

Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

Art. 38.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Art. 39.

Les droits de péage, et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes ;

2°. A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, peserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures, qui, chargement compris, peseraient plus de huit mille kilogrammes.

Art. 40.

Les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;

2°. A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnoyés ou travaillés : au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3°. Et, en général, à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix des transports seront librement débattus avec la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0, 40 c.)

Art. 41.

Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujétis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 42.

Les dépêches et lettres convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement, de ville en ville, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand et fermant à clé, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

Art. 43.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés

ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, des bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement, et d'entrepôt dans les gares et magasins de la Compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 44.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relevera les dividendes distribués aux actionnaires pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les deux plus faibles dividendes, et l'on établira le dividende moyen des cinq autres années.

Il sera, en outre, ajouté à ce dividende moyen le tiers de son montant si le rachat a lieu dans la première période de quinze années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes.

Le dividende moyen accru, ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Art. 45.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances, et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretetien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de garde et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers, non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Art. 46.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la Compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 47.

Toute exécution, ou toute autre autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne

pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 48.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Lille à Dunkerque, qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Lille à Dunkerque. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin, à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Art. 49.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine, seront à la charge de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 50.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les exca-

vations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins, et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 51.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin, et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 52.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications et les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Lille ou à Dunkerque.

En cas de non désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non élection de domicile à Lille ou à Dunkerque par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Nord.

Art. 53.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie concessionnaire et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au conseil d'État.

Art. 54.

Avant la présentation de la loi destinée à homologuer, s'il y a lieu, la présente concession, la Compagnie déposera une somme de cinq cent mille francs, soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, calculée au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du Trésor, avec transfert au nom de la Caisse des dépôts et consi-

gnations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans le mois qui suivra la promulgation de la loi, la Compagnie s'engage à porter à un million de francs le dépôt par elle effectué; dans le cas où elle ne satisferait pas à cette condition, elle sera déchue de fait et de plein droit de la présente concession, et les premiers cinq cent mille francs déposés resteront acquis au Trésor public.

La somme de un million de francs déposée, ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 31.

Art. 55.

Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 56.

La présente concession ne sera valable et définitive qu'après l'homologation de la loi.

Proposé à l'approbation de M. le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Paris, le 16 mai 1838.

Le Conseiller-d'État, Directeur général des Ponts-et-Chaussées et des Mines,

Signé, LEGRAND.

Approuvé, Paris, le 17 mai 1838.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé, N. MARTIN (du Nord).

Accepté le présent cahier de charges dans toute sa teneur.

Paris, le 18 mai 1838.

Signé, DUPOUY aîné.

(N° 221.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à autoriser l'établissement d'un chemin de fer de Montpellier à Nîmes,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Séance du 19 Mai 1838.

MESSIEURS,

Les deux villes de Nîmes et de Montpellier situées sur la grande ligne de communication de Marseille à Toulouse et à Bordeaux, sont le passage obligé de tous les voyageurs qui, des bords de la Méditerranée, veulent se rendre dans les départements traversés par la Garonne, ou qui, de Toulouse et Bordeaux, se dirigent vers l'est de la France et vers l'Italie.

Nismes, d'ailleurs, compte 43,000 habitants, et Montpellier 35,500. C'est à ces circonstances et aussi à la petite distance qui sépare les deux villes (douze lieues et demie), que l'on doit l'établissement de cette multitude de voitures publiques dont est sillonnée la route qui les unit et les relations nombreuses qui existent entre elles; mais combien ces relations ne s'accroîtraient-elles pas encore par la création d'une voie plus rapide et plus économique, par l'établissement d'un chemin de fer. Déjà, d'ailleurs, deux chemins semblables sont en cours d'exécution dans la localité : l'un, celui d'Alais à Nîmes et à Beaucaire, mettra Nismes en communication, d'une part, avec le Rhône, d'autre part, avec les mines du bassin d'Alais et lui apportera le combustible si nécessaire au développement de ses manufactures; l'autre, celui de Montpellier à Cette, favorisera le transport vers Montpellier, des denrées coloniales qui débarquent dans le port de Cette, et offrira aux négociants des facilités nouvelles pour leurs transactions. L'on conçoit, dès lors, qu'un chemin de fer de Montpellier à Nîmes est le complément nécessaire des deux chemins déjà concédés : il les réunira l'un à l'autre et fera participer un grand nombre de localités aux bienfaits que chacun d'eux doit produire.

Dans de telles circonstances, il ne faut donc pas s'étonner si diverses Compagnies se sont occupées simultanément du projet d'établir un chemin de fer de Montpellier à Nîmes : trois avant-projets ont été successivement présentés à l'Administration. Ces projets qui ne diffèrent d'ailleurs que très-peu l'un de l'autre, sont devenus depuis la propriété d'une seule Compagnie représentée par les sieurs

Farels et consorts de Montpellier. C'est donc du projet étudié pour le compte de cette dernière Compagnie que nous nous bornerons à vous entretenir.

D'après ce projet, le tracé du chemin de fer a son point de départ à Montpellier, dans des terrains situés derrière l'ancien manége, d'où il pourrait communiquer avec la place de la Comédie. Il traverse l'extrémité du polygone du génie, à une distance d'environ 390 mètres du bastion sud-est de la citadelle de Montpellier, franchit le Lez entre les moulins de l'Evêque et de Sunalon; et de là, par un alignement de 22,805 mètres de longueur, se prolonge jusqu'au delà du Vidourle, près d'Aimargues, en laissant à gauche les villages de Sainte-Annès, de Saint-Bris et de Valergnes; et, à droite, ceux de Mudaison, Lensargues et Saint-Just et en touchant la ville de Lunel. Le tracé s'infléchit ensuite devant Aymargues et se dirige sur Nîmes par une seule ligne droite de 18,344 mètres de longueur, en passant au-dessous et près du village de Vestris, d'Uchaud, de Bernis et de Milhaud; enfin, après s'être développé, suivant une courbe de 3,000 mètres de rayon et un dernier alignement de 367 mètres de longueur, il aboutit à Nîmes par une courbe au rayon de 600 mètres.

Le chemin se rattache, d'ailleurs, au chemin de fer d'Alais à Beaucaire et à celui de Montpellier à Cette, par deux embranchements dont l'un aurait 2,860 mètres et l'autre, 2,900 mètres de développements.

La longueur totale du chemin est de 49,200 mètres ou 12 lieues un quart. Le maximum des pentes

ou rampes est de 0^{m},0035^{c}, et le rayon des courbes est généralement supérieur à 1,000 mètres. Seulement deux courbures aux abords de Nîmes et de Montpellier ont l'une 600 mètres, l'autre 700 mètres de rayon; mais elles n'ont, en ce point, aucun inconvénient, attendu que la vitesse y sera toujours considérablement ralentie.

La dépense de premier établissement est évaluée, pour deux voies, à 9,500,000 francs, et à 10 millions en y comprenant la dépense des embranchements sur les chemin de fer de Cette à Montpellier, et d'Alais à Beaucaire.

Une enquête publique a été ouverte, conformément aux réglements, dans les départements du Gard et de l'Hérault sur le projet d'établir un cheminde fer de Montpellier à Nîmes. Dans cette enquête, l'utilité publique de la nouvelle communication a été unanimement reconnue par les Chambres de commerce, les ingénieurs et les préfets des deux départements, et enfin par la Commission d'enquête: ces Commissions ont fait remarquer l'importance des relations qui existent entre les deux villes qu'il s'agit de réunir et qui chaque jour prennent une extension nouvelle. Le chemin de fer offrira d'ailleurs, une économie notable sur les voies actuelles pour le transport des personnes et des marchandises, et, par ce double motif, il devra réaliser des avantages incontestables pour le pays.

Quelques oppositions cependant ont été produites dans l'enquête contre le projet présenté. Nous ne nous arrêterons ni à celle du sieur Henry Réné qui proteste contre la direction qu'on veut donner au chemin de fer au travers de sa propriété, ni à celle du sieur Roche qui craint que le chemin de fer

ne détourne une partie des voyageurs et des voitures qui se dirigent maintenant sur le pont de Castelnau, dont il est concessionnaire : Ces deux réclamations reposent l'une et l'autre sur des motifs qui ne peuvent faire obstacle à une entreprise d'utilité publique.

Mais nous devons appeler votre attention sur la demande formée par les conseils municipaux de la ville d'Aiguemortes et de la commune de Saint-Laurent d'Aigouze, à l'effet d'obtenir qu'en concédant le chemin de Montpellier à Nîmes on impose au concessionnaire l'obligation d'exécuter un embranchement sur la ville d'Aiguemortes.

Ces conseils font observer que le port d'Aiguemortes, qui a reçu des améliorations importantes, présente, depuis quelque temps, une activité et un mouvement qui s'accroissent chaque année; ils craignent que, si l'on exécute le chemin de fer de Montpellier à Nîmes, sans embranchement sur Aiguemortes, les denrées que les départements du Gard et de la Lozère y embarquent ou en tirent ne prennent pas le nouveau chemin, la voie du port de Cette, et qu'ainsi le port d'Aiguemortes, le seul que possède le département du Gard, ne soit véritablement sacrifié, et ne retombe dans l'état de langueur et d'inaction dont il était sorti.

La Commission d'enquête et la Chambre du commerce de Nîmes appuient cette réclamation.

Il résulte, Messieurs, des calculs comparatifs de prix et de distance auxquels nous nous sommes livrés, d'une part, qu'il y aurait toujours un très-grand avantage pour le département du Gard à expédier ses denrées par le port d'Aiguemortes plutôt que de les transporter à Cette par la voie du

chemin de fer; et, d'autre part, qu'en l'état de la circulation la condition d'exécuter l'embranchement d'Aiguemortes serait trop onéreuse à la Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Nîmes pour qu'il fût possible de la lui imposer. Si, plus tard, des avantages qui n'existent pas aujourd'hui viennent à se manifester, on peut se fier à l'intérêt de la Compagnie, qui ne manquera pas de réclamer un moyen d'accroître les revenus de sa spéculation.

Le conseil général des ponts-et-chaussés, appelé à examiner tous les détails de cette affaire, a reconnu également l'utilité publique de l'établissement du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

Ce conseil a déterminé, d'ailleurs, les dispositions principales du tracé qu'il convient d'adopter pour ce chemin.

Quant au tarif des droits à percevoir sur le chemin de fer, il a pensé qu'il convenait de l'arrêter d'après les bases adoptées pour le chemin de fer de Montpellier à Cette.

Enfin, il a été d'avis qu'il y avait lieu d'accorder à la Compagnie Farel, la concession directe de l'entreprise.

Après les détails dans lesquels nous venons d'entrer, nous aurons peu de choses à ajouter, Messieurs, pour vous convaincre de l'importance réelle d'un chemin de fer de Montpellier à Nîmes. Ainsi que nous l'avons dit au commencement de cet exposé, les relations les plus actives existent déjà entre ces deux villes ; elles ne peuvent manquer de prendre un nouveau développement, lorsqu'une voie rapide et économique, tout à la fois, les aura réunies. Il y aura donc, dans l'établissement de

cette voie, économie de temps et d'argent pour le public, et, sous ce double rapport, vous penserez, sans doute, avec nous qu'il y a lieu d'en autoriser l'établissement.

Mais combien les avantages de cette communication nouvelle ne paraîtront pas encore plus évidents, si l'on considère qu'elle devra se rattacher au chemin de fer d'Alais à Nîmes et Beaucaire, et au chemin de fer de Montpellier à Cette. Au moyen de ces diverses voies réunies, les villes de Nîmes et de Montpellier, et le port de Cette lui-même, pourront tirer, à peu de frais, des mines du département du Gard, le combustible nécessaire à l'alimentation de leurs machines à vapeur, et cette circonstance aura, l'on n'en peut douter, une heureuse influence sur le développement de leur prospérité dans un avenir prochain.

D'après ces considérations, Messieurs, nous venons vous proposer de déclarer l'utilité publique du chemin de fer de Montpellier à Nîmes. Nous vous proposons, d'ailleurs, de le concéder directement à la Compagnie qui est devenue propriétaire de tous les avant-projets successivement présentés à l'Administration. Cette Compagnie s'est soumise à toutes les conditions que nous avons dû lui imposer dans l'intérêt général; elle accepte un tarif qui offre sur les prix actuels une diminution de 28 pour 100 pour les voyageurs, et de 25 pour 100 pour les marchandises. Cette Compagnie est formée, d'ailleurs, des principaux négociants de Montpellier qui offrent toutes les garanties désirables, et nous ne voyons, dès lors, aucun inconvénient à lui accorder la concession directe qu'elle sollicite. Cette opinion a, d'ailleurs, été unanimement partagée par MM. les

Ingénieurs, par les préfets et les Commissions d'enquête des deux départements du Gard et de l'Hérault.

Tels sont, Messieurs, les motifs du projet de loi que nous venons apporter à vos délibérations.

PROJET DE LOI *.

Article premier.

L'offre faite par les sieurs Farel, Tissié-Sarrus, Bros, Bérard, Auguste Fajon et Émile Castelnau, d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Montpellier à Nîmes, est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge des sieurs Farel, Tissié-Sarrus, Bros, Bérard, Auguste Fajon et Émile Castelnau, stipulées dans le cahier de charges, arrêté le 17 mai 1838, par le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté le 18 du même mois par les sieurs Farel, Tissié-Sarrus, Bros, Bérard, Auguste Fajon, et Émile Castelnau, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi

* M. Legrand, conseiller d'État, chargé d'en soutenir la discussion.

Art. 2.

Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables, pour subvenir aux frais de la construction du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, avant de s'être constitués en société anonyme duement autorisée conformément à l'art. 37 du Code de commerce.

Art. 3.

Des réglements d'administration publique rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires.

Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

CAHIER DE CHARGES

POUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER

DE

MONTPELLIER A NISMES.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera, s'l y a lieu, la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Montpellier à Nîmes, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer aura son point de départ à Montpellier, dans les terrains situés derrière l'ancien manége, d'où il sera mis en communication avec la place de la Comédie : il ira franchir le lez en un point qui sera ultérieurement déterminé, et il se portera sur Aymargues par un seul alignement, en laissant à gauche le village de Saint-Annès, de Brès et Valergues, et à droite, ceux de Mudaison, Lansargues et Saint-Just, et longeant la ville de Lunel : de là, il se dirigera sur Nîmes, en passant au dessous et près des villages de Vestric, d'Uchand, de Bernis et de Millaud; enfin, il aboutira à Nîmes, au dessous de l'esplanade.

Le chemin s'embranchera avec celui de Cette à Montpellier, à une distance de 270 mètres au plus du sud du point d'intersection de la communication vicinale qui longe la ferme de Leiris avec ce dernier chemin de fer.

Quant à l'embranchement du chemin de fer avec celui d'Alais à Nîmes et Beaucaire, le tracé n'en sera arrêté par l'Administration qu'après la production d'un projet détaillé, et concerté entre les Compagnies de ces chemins, lequel sera préalablement soumis aux formalités de l'enquête locale.

Le maximum des pentes et rampes du chemin de fer et de ses embranchements ne devra pas excéder trois millimètres et demi ($0^m,0035$) par mètre.

Art. 3.

Dans le délai d'un an, au plus tard, à dater de l'homologation de la présente concession, la Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500, le tracé définitif du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, d'après les indications de l'article précédent; elle indiquera, sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pente indiqués dans l'article précédent; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer aura deux voies sur tout son développement.

Toutefois, les deux embranchements sur les chemins de fer de Cette à Montpellier, et d'Alais à Nîmes et Beaucaire, pourront n'être établis provisoirement qu'à une voie.

Art. 5.

La longueur du chemin de fer, en couronne, est fixée, pour deux voies, à huit mètres 30 centimètres (8m 30c) dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7m 40c) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1m 44c) au moins.

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m 80c), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arète extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m 50c) dans les parties en levées, et à un mètre (1m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 6.

Les alignements devront se rattacher, suivant des courbes, dont le rayon minimum est fixé à mille mètres (1,000m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Toutefois, des courbes de six cents mètres de rayon pourront être tolérées à la sortie des stations de Montpellier et de Nîmes.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 7.

La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive, sera moyennement de dix mille mètres (10,000m). Ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies:

leur longueur, raccordement compris, sera de deux cent mètres (200^m) au moins.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration après enquête préalable.

Art. 8.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m) pour la route royale, de sept mètres (7^m) pour la route départementale et de cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clé, à partir de la chaussée de la route, sera de 5 mètres (5^m) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7^m 40^c), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0^m 80^c) au moins.

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8^m) pour la route royale, à sept mètres (7^m) pour la route départementale, et à cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7^m 40), et la distance verticale entre l'intrados

et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4^m, 30^c).

Art. 11.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie, et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9.

Quant à l'ouverture du débouché, et à la hauteur sous clé au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 12.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux.

L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en

chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 15.

Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres ($0^m,03^c$). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien payé par la Compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

La Compagnie sera tenue notamment de ménager dans la levée du chemin de fer sur la rive gauche du Vidourle, un nombre d'arches suffisant pour donner passage aux eaux de débordement de cette rivière.

Ces arches, ainsi que les ponts, sur le Vidourle et sur le Lez, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Art. 17.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni en-

trave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18.

Les percées ou souterrains, dont l'exécution sera nécessaire, auront sept mètres quarante centimètres (7 m, 40 c) de largeur entre les pieds droits, au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m, 50 c) de hauteur sous clé, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m 30 c).

Si les terrains, dans lesquels les souterrains seront ouverts, présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

Art. 19.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m) de hauteur.

Art. 20.

La Compagnie pourra employer, dans la construction du

chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité ; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront nécessairement en pierre de taille.

Art. 21.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer, auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

Les barrières fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 22.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisements et de stationnements, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de la loi du 7 juillet 1833.

Art. 23.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'Etat : elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements, aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans

aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Art. 24.

Les indemnités, pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modifications ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 25.

Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

Art. 26.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration designera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties de chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 27.

Après l'achevement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état des-

criptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges.

Une expédition duement certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

Art. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin de fer et de ses dépendances, sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien, et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'Administration, et aux frais de la Compagnie concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la Compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques,

Art. 30.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places, et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 31.

La Compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par devant l'Administration, de la constitution d'un fonds social égal à la moitié au moins de la dépense présumée des travaux et de la réalisation, en espèces, d'une somme égale au dixième de ce fonds social.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et, si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la Compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 32.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et

terminé les travaux du chemin de fer, dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la sixième année de la concession, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui seront imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 33.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses

dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins, dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 34.

Des réglements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 35.

Les machines locomotives, employées aux transports sur le chemin de fer, devront consumer leur fumée.

Art. 36.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire, par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de quatre-vingts ans, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie, qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne ; ainsi, tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes, paiera comme deux cents kilogrammes, etc.

A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de huit lieues à l'heure, au moins, pour les trains de voyageurs payant le maximum du prix fixé par le tarif.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles elle pourra régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures, n'excédera pas le dixième du nombre total des places du convoi.

Suit le Tarif.

	TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAL
	Par tête et par kilomètre..	f. c.	f. c.	f. c.
Voyageurs, non compris l'impôt dû au Trésor sur le prix des places	Voitures couvertes et fermées à glaces suspendues sur ressorts (1re classe).	0,050	0,025	0,075
	Voitures découvertes, mais suspendues sur ressorts (2e classe.)	0,030	0,020	0,050
Bestiaux....	Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bête de trait.................	0,055	0,045	0,10
	Veaux et porcs.........	0,015	0,010	0,025
	Moutons, brebis, chèvres.	0,013	0,007	0,020
Poissons par cent kilogrammes, et par kilomètre............................		0,03	0,02	0,05
Houille.... par tonne et par kilomètre....		0,06	0,04	0,10
Marchandises par tonne et par kilomètre	1re Classe.—Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.......	0,07	0,05	0,12
	2e Classe.—Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, en barres ou en feuilles, plomb en saumons......	0,86	0,034	0,14

N° 221

	TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAL
Suite des marchandises par tonne et par kilomètre.	3ᵉ Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvré, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés..........	f. c. 0,10	f. c. 0,06	f. c. 0,16
	Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0,10	0,06	0,16
	Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0,03	0,05	0,08
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége marchant sans rien traîner.			

A l'expiration de chaque période de quinze années, à dater de l'achèvement des travaux, le tarif sera revisé; et si le dividende moyen des quinze dernières années a excédé 10 pour 100 du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Art. 37.

Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

Art. 38.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Art. 39.

Les droits de péage, et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes.

2°. A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, peserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, peseraient plus de huit mille kilogrammes.

Art. 40.

Les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes;

2°. A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnoyés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3°. Et, en général, à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes (200) d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transports seront librement débattus avec la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 f. 40).

Art. 41.

Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujétis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 42.

Les lettres et dépêches, convoyées par un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement, de ville en ville, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand et fermant à clé, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

Art. 43.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement, et d'entrepôt dans les gares et magasins de la Compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 44.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relevera les dividendes distribués aux actionnaires pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les deux plus faibles dividendes, et l'on établira le dividende moyen des cinq autres années.

Il sera, en outre, ajouté à ce dividende moyen le tiers de son montant, si le rachat a lieu dans la première période de quinze années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes.

Le dividende moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Art. 45.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouverne-

ment sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances, et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maison de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers, non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Art. 46.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 47.

Toute exécution, ou toute autorisation ultérieure

de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 48.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Montpellier à Nîmes, ou qui serait établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie du chemin de Montpellier à Nîmes ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, n aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Montpellier à Nîmes. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin, à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Art. 49.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 50.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui

renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins, et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 51.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin, et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 52.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser Le membre désigné fera élection de domicile à Montpellier ou à Nîmes.

En cas de non désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non élection de domicile à Montpellier ou à Nîmes par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Hérault.

Art. 53.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie concessionnaire et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Hérault, sauf recours au conseil d'État.

Art. 54.

Avant la présentation de la loi destinée à homologuer, s'il y a lieu, la présente concession, la Compagnie déposera cinq cent mille francs (500,000 fr.), soit en numé-

raire ; soit en rentes sur l'État, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du Trésor, avec transfert au nom de la Caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans le mois qui suivra la promulgation de la loi, la Compagnie s'engage à porter à un million de francs (1,000,000 fr.) le dépôt par elle effectué ; dans le cas où elle ne satisferait pas à cette condition, elle sera déchue de fait et de plein droit de la présente concession, et la première somme de cinq cent mille francs déposée restera acquise au Trésor public.

La somme de un million de francs (1,000,000 fr.) déposée, ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 31.

Art. 55.

Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 56.

La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

Proposé à l'approbation de M. le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Paris, le 16 mai 1838.

Le Conseiller d'État, Directeur général des Ponts-et-Chaussées et des Mines.

Signé Legrand.

Approuvé : Paris, le 17 mai 1838.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

N° 221

Accepté le présent cahier de charges dans toute sa teneur.

Paris, le 18 mai 1838.

Signé P. D. FAREL.

Accepté le présent cahier de charges dans toute sa teneur.

Paris, le 18 mai 1838.

Pour MM. Émile Castelnau, Auguste Fajon, Tissié-Sarrus.

Signé P. D. FAREL.

Accepté le présent cahier de charges dans toute sa teneur.

Paris, le 18 mai 1838.

Signé BROS.

Accepté le présent cahier de charges dans toute sa teneur.

Signé J. E. BERAND.

(N° 222.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à autoriser l'établissement d'un chemin de fer de Bordeaux à Langon,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Séance du 19 mai 1838.

MESSIEURS,

Les communications qui existent aujourd'hui entre Bordeaux et Langon, sont établies au moyen de trois voies de communication distinctes : 1° la route royale n° 10, tracée sur la rive gauche de la Garonne; 2° la route départementale n° 10, placée sur la rive droite de ce fleuve, et 3° enfin, la Garonne sur laquelle, indépendamment des nombreux

bateaux qui naviguent à la voile, deux entreprises de bateaux à vapeur effectuent journellement le transport des voyageurs entre les deux villes.

De ces trois voies de communication qui offrent un développement à peu près égal de 45 à 46 kilomètres, la plus économique est, sans contredit, celle de la rivière : aussi, pendant que les bateaux à vapeur transportent sur la ligne de Bordeaux à Langon, de 500 à 600,000 voyageurs par an, c'est à peine si 20 ou 30,000 parcourent la route royale.

Cependant, la voie fluviale n'est pas sans inconvénient, les bateaux qui la parcourent sont retardés dans leur marche, par les marées contraires et par les crues; les glaces et les inondations les forcent de temps à autre, de suspendre leur service; enfin, ils sont quelquefois arrêtés, en hiver, par les brouillards.

D'un autre côté, les routes de terre ont l'inconvénient d'être quelquefois couvertes, sur une partie de leur longueur, par les eaux d'inondation de la Garonne.

Dans la vue d'obvier à ces divers inconvénients et de créer un nouveau moyen de communication qui ne fût soumis à aucune des chances que nous venons d'indiquer, une compagnie particulière, représentée par MM. Baour et compagnie, s'est proposé d'établir un chemin de fer entre Bordeaux et Langon; elle en a remis le projet à l'Administration, et a offert de l'exécuter à ses frais, risques et périls, moyennant la concession d'un péage.

D'après l'avant-projet présenté, le chemin de fer, partant du port de Saint-Jean, devait traverser les rampes des abords du pont de Bordeaux, en passant en souterrain derrière la culée droite

de ce pont, et être ensuite établi le long des quais, jusqu'à sa sortie de la ville au pont de Brienne. Mais les vives réclamations qu'a suscitées, à juste titre, cette disposition, nous ont déterminé à fixer l'origine du chemin de fer à l'extrémité sud du quai de la Grave. En conséquence, le tracé, partant de ce dernier point, se dirige d'abord parallèlement au cours de la Garonne jusqu'au pont de Brienne, passe ensuite à peu de distance et au dessous de Begles, touche la ferme de Patiny, le village de Courrejean, le bourg de Cadaujac et Aiguemortes et arrive près de la ville de Castres. Le tracé traverse ensuite les territoires de Virelade et de Podensac, se dirige vers le centre de la commune de Cerons, passe à Barsac, entre Preignac et le faubourg du Puch, et aboutit enfin à Langon, près de la place Maubec dans des terrains libres de construction et que l'on fouille aujourd'hui pour en extraire de la pierre.

Le tracé ainsi disposé, présente un développement de 42,400 mètres environ. Il ne se compose que de quatre longs alignements raccordés par des courbes de grand rayon, et il n'exige d'ailleurs la construction d'aucun ouvrage d'art important.

Le service de ce chemin devant se faire au moyen de machines locomotives, tous les transports pourront s'effectuer sans que les convois se croisent sur aucun point de leurs parcours en réglant convenablement les heures de départ de Bordeaux et de Langon; l'on n'a projeté dès lors le chemin de fer qu'à une voie; cependant la Compagnie doit acquérir immédiatement la superficie de terrain nécessaire pour pouvoir établir une seconde voie si le besoin s'en faisait sentir plus tard.

Le projet dont nous venons, Messieurs, de vous donner la dèscription, a été soumis, dans le département de la Gironde, à l'enquête publique prescrite par l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833. Les observations ou réclamations produites dans le cours de cette enquête, sont de deux espèces : les unes dictées par des vues d'intérêt privé, ont, pour motif, la crainte des dommages que l'établissement du chemin doit faire éprouver aux propriétés qu'il traversera.

Les autres plus graves sont présentées par les habitants des quartiers de Sainte-Croix, Saint-Michel et de Paludate à Bordeaux, et par l'administration municipale de cette ville, et sont relatives à la fixation de l'origine du chemin de fer au port Saint-Jean, et à l'établissement de ce chemin le long des quais de la ville.

Nous avons déjà dit, Messieurs, qu'il nous avait paru que le chemin de fer ne pouvait pas, sans inconvénient, prendre son point de départ au port Saint-Jean. Sous ce rapport nous avons fait droit à cette partie des plaintes soulevées dans l'enquête.

On aurait voulu plus encore et on a exprimé le désir que ce point de départ fut reporté jusqu'au pont de Brienne.

L'administration municipale de Bordeaux a uni ses doléances à celles des habitants des quartiers ci-dessus dénommés : elle demande au moins que, dans tous les cas, le chemin de fer ne puisse être prolongé au delà de l'extrémité sud du quai de la Grave.

Cette opinion a été généralement partagée par M. le Préfet et M. l'Ingénieur en chef de la Gironde et par la Commission d'enquête.

Cette Commission, d'ailleurs, a reconnu et déclaré l'utilité publique du chemin de fer projeté.

Elle ne se dissimule pas que quelques intérêts en seront froissés; mais elle fait remarquer que c'est un inconvénient qui se rencontre dans l'ouverture de toute communication nouvelle; qu'il se résout au surplus en indemnités, et que les intérêts privés doivent toujours céder devant l'intérêt public. Elle reconnaît d'ailleurs que le tracé est conçu dans des vues d'intérêt général; qu'il est formé de longues lignes droites raccordées par des courbes d'un grand rayon, qu'il n'offre que de faibles pentes favorables à la vitesse des convois et à la sûreté des voyageurs, qu'il se rapproche des populations, et qu'il respecte, autant que possible, les propriétés bâties.

La Commission demande que les prix du tarif proposé par la Compagnie soient réduits, et que, dans l'intérêt de la classe peu aisée, il soit établi deux prix pour les voyageurs; elle émet le vœu que la concession directe du chemin soit délivrée à la Compagnie qui en a fait faire les études.

La Chambre de commerce de Bordeaux a partagé l'opinion de la Commission d'enquête sur l'utilité du chemin de fer projeté.

M. le Préfet et M. l'Ingénieur en chef de la Gironde ont également reconnu cette utilité et ont demandé avec la Commission d'enquête, l'établissement, dans le tarif, de deux prix pour les voyageurs, et la concession directe du chemin à la Compagnie qui en a fait faire les études.

Le conseil général des ponts-et-chaussées, saisi à son tour de l'examen de cette affaire, a été également d'avis que le chemin de fer projeté était une

entreprise d'utilité publique. Il a donné son assentiment, sous le rapport de l'art, aux dispositions du tracé, depuis le pont de Brienne jusqu'à Langon; mais, prenant en considération les réclamations des habitants des quartiers de Saint-Michel et de la Paludate, et celles de l'administration municipale de la ville de Bordeaux, qui lui a paru n'adhérer qu'à regret à la fixation du point de départ du chemin à l'extrémité sud du quai de la Grave, et craignant d'ailleurs que le chemin de fer, prolongé jusqu'à ce point, ne fût une source d'embarras et de gêne pour le libre accès avec la rivière, les cales, les magasins et comptoirs construits par les propriétaires des quartiers susdésignés, le conseil a été d'avis qu'il y avait lieu d'arrêter l'origine du chemin de fer au pont de Brienne. Il a proposé, toutefois, de laisser à la Compagnie la faculté de prolonger le chemin de fer par un embranchement dirigé derrière les maisons du quartier de la Paludade, de manière à obtenir dans un point plus rapproché du centre de la ville de Bordeaux, après que cet embranchement et ce nouveau point d'arrivée auront été soumis à des enquêtes locales.

Le conseil a pensé, en outre, qu'il convenait de réduire les prix du tarif proposé par la Compagnie, et de fixer, dans ce tarif, deux prix pour les voyageurs.

Enfin, il a été d'avis qu'il y avait lieu de concéder directement l'entreprise à la Compagnie qui en a fait faire les études, pour une durée de 99 ans.

Après les détails dans lesquels nous venons d'entrer, nous aurons peu de choses à ajouter pour vous convaincre, Messieurs, de l'importance de l'ouverture d'un chemin de fer entre Bordeaux et Langon. Quels que soient les services que rend au-

jourd'hui la navigation à la vapeur, et nous sommes bien loin de ne pas les reconnaître, il est certain, cependant, qu'une communication plus rapide qui sera presque aussi économique, et qui, d'ailleurs, ne sera soumise à aucune des chances d'interruption ou de retards dont il est impossible que les bateaux à vapeur puissent être affranchis, acquiert par là même un caractère incontestable d'utilité publique.

Nous nous sommes décidés, en conséquence, Messieurs, à vous proposer d'en autoriser l'établissement.

Vous voudrez bien remarquer, Messieurs, que nous avons fixé l'origine du chemin de fer à l'extrémité sud de quai de la Grave, bien que le conseil général des ponts-et-chaussées eût demandé qu'elle fût reportée au pont de Brienne.

Il nous a paru que ce conseil s'était un peu trop préoccupé, peut-être, des inconvénients qui devaient résulter pour les propriétaires riverains, de l'établissement du chemin de fer le long du fleuve, depuis e quai de la Grave jusqu'au pont de Brienne. Il nous a paru, en outre, qu'en plaçant l'origine du chemin de fer au pont de Brienne, c'est-à-dire, en dehors même de la ville de Bordeaux, nous annulions la plus grande partie des ses avantages. D'ailleurs la Commission d'enquête, le conseil municipal, le préfet, l'ingénieur en chef ont tous unanimement donné leur adhésion à la fixation de l'origine du chemin de fer au quai de la Grave : nous ne pouvions que nous ranger à une opinion qui a réuni d'aussi nombreux suffrages dans la localité.

Nous ne devons pas omettre en terminant, Messieurs, de vous faire remarquer que le chemin de

fer de Bordeaux à Langon fait partie de la grande ligne de Bordeaux à Marseille, que nous avons rangée parmi celles dont il nous a paru que l'État devrait se réserver l'exécution ; mais ainsi que nous l'avons dit dans l'exposé des motifs du projet de loi relatif aux chemins de fer, parmi les lignes du grand réseau, il en est que l'on peut en détacher sans un grave inconvénient, pour les livrer en tout ou en partie à l'industrie particulière. Le chemin de Bordeaux à Langon est de ce nombre : entre ces deux points, en effet, il existe déjà des moyens nombreux de communication : les marchandises trouveront toujours dans la voie fluviale, un moyen de transport facile et économique, et un faible tarif sur le chemin de fer est dès lors d'une moindre importance.

Ainsi, Messieurs, en résumé, nous venons vous proposer d'autoriser l'établissement d'un chemin de fer de Bordeaux à Langon. L'utilité publique de cette voie de communication ne nous paraît pas pouvoir être mise en doute, après les détails dans lesquels nous sommes entrés, et vous donnerez, nous l'espérons du moins, votre assentiment au projet de loi dont voici la teneur :

PROJET DE LOI*.

Article premier.

L'offre faite par les sieurs Baour et Compagnie,

* M. Legrand, conseiller d'État, est chargé d'en soutenir la discussion.

Walter et David Jonhston, Balguerie et Compagnie, Hyppolite Raba, David-Frédéric-Lopez Dias, d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Bordeaux à Langon est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions soit à la charge de l'État, soit à la charge des sieurs Baour et Compagnie, Walter et David Jonhston, Balguerie et Compagnie, Hippolyte Raba, David-Frédéric-Lopez Dias, stipulées dans le cahier des charges arrêté le 29 avril 1838, par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté le 30 du même mois par les sieurs Baour et Compagnie, Walter et David Jonhston, Balguerie et Compagnie, Hippolyte Raba, David-Frédéric-Lopez Dias, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier des charges restera annexé à la présente loi.

Art. 2.

Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables, pour subvenir aux frais de la construction du chemin de fer de Bordeaux à Langon, avant de s'être constitués en société anonyme dûement autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce.

Art. 3.

Des réglements d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de

fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires.

Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

CAHIER DE CHARGES.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, ou plus tôt, si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Bordeaux à Langon, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer partant de l'extrémité sud du quai de la Grave, à Bordeaux, sera d'abord dirigé parallèlement au cours de la Garonne, jusqu'auprès du pont de Brienne ; il sera dirigé ensuite de manière à passer à peu de distance et au-dessous de Bègles, il touchera la ferme de Patissy, le village de Courejean, le bourg de Cadaujac et Aigues-Mottes, et arrivera près de la ville de Castres. Il traversera ensuite les territoires de Virelade et de Podensac, passera vers le centre de la commune de Cérons, à Barsac, entre Preignac et le faubourg de Puch, et se terminera enfin à Langon près de la place Maubec, dans des terrains libres de

constructions, et que l'on fouille en ce moment pour en extraire de la pierre.

Le chemin sera établi partout au-dessus des plus fortes inondations de la Garonne; le maximum de ses pentes ne dépassera pas trois millimètres (0,003c) par mètre.

Art. 3.

Dans le délai de six mois, au plus, à dater de l'homologation de la présente concession, la Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500, le tracé définitif du chemin de fer de Bordeaux à Langon, d'après les indications de l'article précédent; elle indiquera, sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que des lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pentes indiqués dans l'article précédent; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer pourra n'être d'abord établi qu'avec une seule voie, mais la Compagnie devra acquérir immédiatement la surface de terrain nécessaire pour l'établissement d'une seconde voie, si le besoin s'en faisait sentir plus tard et lorsque après enquête préalable l'administration aurait reconnu et déclaré ce besoin. Cet excédant de largeur ne pourra d'ailleurs être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Art. 5.

La largeur du chemin de fer en couronne est fixée pour deux voies à huit mètres trente centimètres, (8 m. 30 c.)

dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre cent. (1^m, 44^c) au moins.

Si par la suite on établissait une seconde voie, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1^m, 80^c), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1^m, 50^c) dans les parties en levées, et à un mètre (1^m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 6.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes, dont le rayon minimum est fixé à mille mètres (1000^m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Toutefois, des courbes de huit cents mètres (800^m) pourront être tolérées à la sortie des stations de Bordeaux et de Langon.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 7.

La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive, sera moyennement de dix mille mètres ($10,000^m$). Ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies : leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200^m) au moins.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie

sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration après enquête préalable.

Art. 8.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres 8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m) pour la route départementale, et de cinq mètres (5 m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clé, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de trois mètres quatre-vingts centimètres (3m,80), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0m, 80c) au moins.

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8m) pour la route royale, à sept mètres (7m) pour la route départementale, et à cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de trois mètres quatre-vingts centimètres (3m 80c), et la distance verticale entre l'intrados, et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m, 30c).

Art. 11.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie, et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9.

Quant à l'ouverture du débouché, et à la hauteur sous clé au-dessus des eaux. elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 12.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

Art. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux, et

la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 15.

Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres ($0^m,03^c$). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien payé par la Compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire seront ouverts immédiatement pour deux voies, en conséquence, ils auront sept mètres quarante centimètres (7^{m}, 40) de largeur, entre les pieds droits, au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5^{m} 50) de hauteur sous clé, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^{m} 30).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts, présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

Art. 19.

Les puits d'airage, et de construction des souterrains, ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m.) de hauteur.

Art. 20.

La Compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront nécessairement en pierre de taille.

Art. 21.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés

particulières, par des murs ou des haies ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer, auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

Les barrières, fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 22.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront acheté et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 7 juillet 1833.

Art. 23.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État: elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Art. 24.

Les indemnités, pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modifications ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 25.

Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

Art. 26.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties de chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 27.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges.

Une expédition duement certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

Art. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin de fer et de ses dépendances, sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien, et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'Administration, et aux frais de la Compagnie concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance, et de réception des ravaux seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la Compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 30.

La Compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par devant l'Administration, de la constitution d'un fonds social de trois millions (3,000,000) au moins et de la réalisation, en espèces, d'une somme égale au cinquième de ce fonds social.

N° 222

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et, si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la Compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 31.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer, dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année de la concession, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et

l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins, dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 33.

Des réglements d'Administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisa-

tion d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34.

Les machines locomotives, employées aux transports sur le chemin de fer, devront consumer leur fumée.

Art. 35.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire, par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de soixante-dix années, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie, qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne : ainsi, tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes, paiera comme deux cents kilogrammes, etc.

A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de huit lieues à l'heure au moins, pour les trains de voyageurs payant le maximum du prix fixé par le tarif.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles elle pourra régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures, n'excédera pas le dixième du nombre total des places du convoi.

Suit le Tarif.

	TARIF. —	PRIX DE Péage.	Transport.	TOTAL.
	Par tête et par kilomètre..	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs: non compris l'impôt dû au Trésor sur le prix des places.	Voitures couvertes et fermées à glaces, suspendues sur ressorts (1re classe).	0,05	0,025	0,075
	Voitures découvertes mais suspendues sur ressorts (2e classe)................	0,03	0,02	0,05
Bestiaux. ...	Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bête de trait.................	0,055	0,045	0,10
	Veaux et porcs...........	0,025	0,015	0,04
	Moutons, brebis, chèvres..	0,013	0,007	0,02
Houille par tonne et par kilomètre.....		0,05	0,04	0,09
Marchandises par tonne et par kilomètre	1re Classe.—Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.....	0,07	0,05	0,12
	2e Classe.—Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,08	0,06	0,14

	TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	PRIX DE TOTAL
		fr. c.	fr. c.	fr c
Suite des marchandises par tonne et par kilomètre....	3e Classe.—Fontes moulées, feret plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés....	0,095	0,065	0,16
Objets divers par tonne et par kilom.	Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulé).	0,10	0,06	0,16
	Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.....	0,07	0,05	0,12
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			

A l'expiration de chaque période, de quinze années, à dater de l'achèvement des travaux, le tarif sera revisé; et si le dividende moyen des quinze dernières années a excédé 10 pour 100 du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Art. 36.

Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

Art. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Art. 38.

Les droits de péage, et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes;

2°. A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, peserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, peseraient plus de huit mille kilogrammes.

Art. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes;

2°. A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnoyés ou travaillés: au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3°. Et, en général, à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilog. à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature, quoiqu'emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix des transports seront librement débattus avec la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0^{f} 40).

Art. 40.

Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 41.

Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand et fermant à clé, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

Art. 42.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement, et d'entrepôt dans les gares et magasins de la Compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 43.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relevera les dividendes distribués aux actionnaires pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les deux plus faibles dividendes, et l'on établira le dividende moyen des cinq autres années.

Il sera, en outre, ajouté à ce dividende moyen le tiers de son montant si le rachat a lieu dans la première période de quinze années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes.

Le dividende moyen accru, ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Art. 44.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouverne-

ment sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances, et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de garde et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers, non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Art. 46.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la Compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées ; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 47.

Toute exécution, ou toute autre autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer

projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 47.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Bordeaux à Langon, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à Langon ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Bordeaux à Langon. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin, à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Art. 48.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette as l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 49.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui

renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 50.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer, et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 51.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Bordeaux.

En cas de non désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non-élection de domicile à Bordeaux par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Gironde.

Art. 52.

Les contestations qui s'éleveraient entre la Compagnie concessionnaire et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Gironde, sauf recours au conseil d'État.

Art. 53.

Avant la présentation de la loi destinée à homologuer,

s'il y a lieu, la présente concession, la Compagnie déposera une somme de deux cent mille francs (200,000 fr.), soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du Trésor, avec transfert au nom de la Caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans le mois qui suivra la promulgation de la loi, la Compagnie s'engage à porter à quatre cent mille francs (400,000 fr.) le dépôt par elle effectué; dans le cas où elle ne satisferait pas à cette condition, elle sera déchue de fait et de plein droit de la présente concession, et la première somme de cent soixante-quinze mille francs déposée restera acquise au Trésor public.

La somme de quatre cent mille francs (400,000 fr.) déposée, ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 30.

Art. 54.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 55.

La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

Proposé à l'approbation de M. le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Paris, le 20 avril 1838.

Le Conseiller d'État, Directeur général des Ponts-et-Chaussés et des Mines,

Signé LEGRAND.

Approuvé, Paris, le 29 avril 1838.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé, N. MARTIN (du Nord).

Accepté le présent cahier de charges dans toute sa teneur, tant en notre nom personnel que comme fondés de pouvoirs de MM. Balguerie et Compagnie, W. et D. Johnston, Hippolyte Raba et David-Frédérick Lopez-Dias, suivant procuration en date du 22 avril 1837, enregistrée à Bordeaux, le 24 avril suivant.

Paris, le 30 avril 1838.

Signés BAOUR et Comp^{e}.

(N° 225.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJETS DE LOIS

Tendant à autoriser l'établissement des chemins de fer des mines de FINS *et des mines du* MONTET-AUX-MOINES *à la rivière d'Allier*,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Séance du 19 Mai 1838.

MESSIEURS,

Dans l'un des vallons affluents à la rivière d'Allier et dans le département auquel cette rivière donne son nom, il existe des gîtes de combustibles minéral qui ont fait l'objet de plusieurs concessions différentes.

L'exploitation de ces gîtes est fort peu active depuis plusieurs années à raison des difficultés que l'on éprouve à conduire les produits de l'exploita-

tion sur les lieux où ils pourraient recevoir un emploi utile; il en résulte que l'extraction de la houille y est en quelque sorte réduite à ce qui peut se consommer sur place, et ainsi, faute de débouchés, les richesses que ces mines peuvent recéler, restent stériles dans le sein de la terre.

Dans la vue de mettre un terme à cette stagnation funeste tout à la fois à leurs intérêts et aux intérêts publics, les concessionnaires des mines dont nous parlons, ont conçu la pensée d'établir des chemins de fer qui, partant du centre de leurs exploitations, iraient aboutir à la rivière d'Allier; par ces chemins la houille pourrait arriver à peu de frais et dans un parfait état de conservation sur l'Allier; là, elle serait placée sur des bateaux qui la transporteraient économiquement sur les lieux de consommation.

Deux Compagnies ont donc demandé de construire des chemins de fer pour le service de leurs exploitations : l'une est la Compagnie des mines de Fins et Noyant, l'autre est la Compagnie des mines du Montet-aux-Moines, qui a depuis peu réuni à sa concession la mine des Gabliers.

Le chemin de la Société des mines de Fins, partant de la localité de ce nom, et du centre des exploitations houillières de la Société, longe la vallée de la Queune, passe à Noyant, aux forges de Messarges, aux mines de Souvigny, et aboutit à l'Allier ua-dessous de Moulins. Sa longueur serait de plus de 22,000 mètres, et la dépense à faire pour son établissement, est évaluée, par la Compagnie, à 1,200,000 francs.

Le chemin de la Compagnie de Montet, passe aux Gabliers, aux Ebauds, à Tréban, traverse le

col de Grandchamp, suit la vallée de Montcoquie, traverse en souterrain, la route royale de Paris à Clermont, et vient aboutir au-dessus du port de Monestay, sur la rivière d'Allier.

La longueur de ce chemin serait d'environ 25,000 mètres, et la dépense des ouvrages est évaluée à 1,750,000 francs.

Avant de donner suite à ces demandes, l'Administration a dû les soumettre dans le département de l'Allier, aux formalités d'enquête prescrites par l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833.

Les plans et autres documents présentés par chacune des deux Compagnies, ont été, en conséquence, déposés pendant un mois à la préfecture du département de l'Allier : ils n'ont donné lieu à aucune opposition ou réclamation sérieuse. Les commissions d'enquête ont donné un avis favorable à l'établissement en principe de chacun des deux chemins projetés ; elles ont demandé seulement que le tarif fût réduit à $0^{f},10^{c}$ par tonne de marchandises et par kilomètre, au moins à la descente.

Messieurs les Ingénieurs du département ont été également d'avis d'accueillir les demandes de chacune des deux Compagnies ; ils ont, toutefois, examiné la question de savoir si, pour diminuer le nombre et l'importance des expropriations à opérer et la dépense à mettre dehors pour la construction des deux chemins de fer, il ne conviendrait pas de décider qu'au lieu de deux chemins séparés partant l'un de Fins, l'autre du Montet pour se rendre à l'Allier en des points différents, l'on n'en exécuterait qu'un seul qui, partant du Montet, se porterait sur Fins, en suivant la vallée de la Queune,

et se rattacherait en ce point au chemin projeté par la Société des mines de Fins et de Noyant.

Il est certain que, dans cette combinaison, on diminuerait la longueur totale du chemin de fer à exécuter, et, par suite, l'étendue des terrains à exproprier, mais la Compagnie des mines du Montet a vivement réclamé contre cette proposition ; elle a fait remarquer que l'obligation de venir se rattacher au chemin de Fins entraînerait des pentes dont la remonte ne pourrait s'effectuer sans de très-grands frais, que ses chevaux et voitures auraient, en définitive, à parcourir une plus grande étendue de chemin de fer, ce qui aurait, pour elle, de graves inconvénients : que les terrains à occuper par son chemin de fer, étaient de très-mince valeur, et qu'il ne pouvait dès lors y avoir d'inconvénient grave à en autoriser l'expropriation, tandis qu'il y en aurait un très-grand à placer la compagnie du Montet en quelque sorte sous la dépendance d'une Compagnie rivale.

Ces considérations, Messieurs, ont été mises sous les yeux du conseil général des ponts-et-chaussées qui a pensé qu'il n'y avait pas lieu de s'opposer à ce que chacune des deux Compagnies établît un chemin spécial pour son exploitation particulière.

L'examen auquel nous nous sommes livrés nous mêmes de cette affaire nous a convaincus qu'il y avait utilité publique à établir les deux nouvelles voies projetées. Nous avons l'honneur, en conséquence, de vous présenter deux projets de loi destinés à conférer aux deux Compagnies de Fins et du Montet-aux-Moines l'autorisation qu'elles solli-

citent. Les cahiers de charges annexés à ces projets de loi sont rédigés dans la forme ordinaire.

Vous voudrez bien remarquer que le tarif des transport a été fixé à 12 centimes à la descente, au lieu de 10 c. qu'avaient demandés les Commissions d'enquête : nous avons dû considérer à cet égard qu'au retour il n'y aurait que très-peu de transports à opérer; que presque toujours les wagons des Compagnies remonteraient à vide, et il nous a paru juste dès lors d'élever un peu le tarif à la descente.

Vous pouvez remarquer aussi, Messieurs, que nous n'avons pas fixé de tarif pour le transport des voyageurs; nous avons considéré, à cet égard, que le pays que doit parcourir le chemin de fer est dépourvu de population; que, dans l'espace d'une année, il ne se présenterait qu'un très-petit nombre de personnes à transporter; et il nous a paru dès lors, que ce serait imposer aux Compagnies concessionnaires une condition très-onéreuse que de les obliger à acheter et à entretenir un matériel dont elles n'auraient à faire, en quelque sorte, aucun usage. Toutefois, nous avons dû prévoir le cas où, par la suite, il deviendrait utile de transporter des voyageurs, et nous avons stipulé que la faculté pourrait en être accordée aux deux Compagnies par un règlement d'administration publique qui fixerait, en même temps, le tarif du transport, sans que ce tarif pût excéder 0,075 par personne, et par kilomètre parcouru.

Tels sont, Messieurs, les motifs des projets de loi que nous avons l'honneur d'apporter à vos delibérations.

PROJET DE LOI.

Article premier.

La Société concessionnaire des mines de Fins et Noyant est autorisée à établir un chemin de fer de ses mines à la rivière d'Allier, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 5 mai 1838, par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Ce cahier des charges restera annexé à la présente loi.

Art. 2.

Des réglements d'administration publique, rendus après que la Société concessionnaire aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Société concessionnaire.

La Société sera autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

PROJET DE LOI *.

Article premier.

Le concessionnaire des mines du *Montet-aux-Moines* est autorisé à établir un chemin de fer de ces mines à la rivière d'Allier, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 5 mai 1833 par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Ce cahier des charges restera annexé à la présente loi.

Art. 2.

Des réglements d'administration publique rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire sera autorisé à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

* M Legrand, conseiller d'État, chargé d'en soutenir la discussion.

CAHIER DE CHARGES

POUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER

DES

MINES DU MONTET-AUX-MOINES

A LA RIVIÈRE D'ALLIER.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de quatre années au plus tard, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer des mines du Montet-aux-Moines à la rivière d'Allier, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin partira des mines du Montet-aux-Moines en un point qui sera ultérieurement désigné ; il passera aux Gabliers, aux Ebandes, à Treban, à Mousseux, à gauche de Meillard et aboutira à la rivière d'Allier, entre Châtel et Monestay.

La pente maximum du tracé n'excédera pas quinze millimètres ($0^m,015$) par mètre.

Art. 3.

Dans le délai de six mois au plus tard, à dater de l'homo-

logation de la concession, la Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500, le tracé définitif du chemin de fer des mines du Montet à l'Allier, d'après les indications de l'article précédent : elle indiquera sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois, ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum des pentes indiqué dans l'article précédent ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer aura une seule voie sur tout son développement, sauf dans les points où des gares devront être établies comme il est dit ci-après.

Art. 5.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres ($1^{m},44$) au moins.

Dans les points où il y aura des doubles voies, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres ($1^{m},80$), mesurés entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accôtements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes, et l'arrête extérieure du chemin, sera de un mètre (1^{m}) au moins.

Art. 6.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à quatre cents mètres

(400m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

La Compagnie aura la faculté de proposer, aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 7.

La distance qui séparera les gares d'évitement sera moyennement de cinq mille mètres (5,000m). Ces gares seront nécessairement placées en dehors de la voie et autant que possible, alternativement, de chaque côté de cette voie; leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200m) au moins.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration après enquête préalable.

Art. 8.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8m) pour la route royale; de sept mètres (7m) pour la route départementale, et de cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clé, à partir de la chaussée de la route

sera de cinq mètres (5^{m}) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de trois mètres cinquante centimètres (3,^{m}50); et la hauteur de ces parapets d'un mètre (1^{m}) au moins.

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8^{m}) pour la route royale, à sept mètres (7^{m}) pour la route départementale, et à cinq mètres (5^{m}) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de trois mètres cinquante centimètres (3^{m},50), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4^{m} 30).

Art. 11.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal, ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clé, au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 12.

Les ponts à construire, à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes

royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'Administration, toutefois, restera libre d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

Art. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 15.

Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0 m, 03 c). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sur les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption, ni entrave pendant l'exécution des travaux et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement, comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité satisfaisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18.

Les percées et souterrains destinés au passage du chemin de fer, auront trois mètres cinquante centimètres ($3^{m},50$) de largeur, au moins, entre les pieds droits, au niveau des rails, et cinq mètres (5^{m}) au moins, de hauteur sous clé, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails, sera au moins de quatre mètres trente centimètres ($4^{m},30$).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

Art. 19.

Les puits d'airage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique,

et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2m) de hauteur.

Art. 20.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront, au moins, un mètre de profondeur, à partir de leurs bords relevés.

Les barrières, fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 21.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que, gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eaux, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 7 juillet 1833.

Art. 22.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Art. 23.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 24.

Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

Art. 25.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties de chemin de fer et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 26.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges.

Une expédition certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée aux

frais de la Compagnie, dans les archives de l'Administration des ponts-et-chaussées.

Art. 27.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie : le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 28.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la Compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit.

En cas de non versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 29.

La Compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, pardevant l'Administration, de la constitution d'un fonds social égal à la dépense présumée

des travaux et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième du montant de ce fonds social.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dipositions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, par ce seul fait et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la Compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 30.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer, dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en circulation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La portion non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées et qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 31.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

Dans le cas où ultérieurement le transport des voyageurs sur le chemin de fer serait autorisé, l'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport.

Art. 32.

Des réglements d'administration publique rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer, d'embranche-

ment ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 33.

La Compagnie ne pourra provisoirement transporter que des marchandises sur le chemin de fer des mines du Montet-aux-Moines à l'Allier; toutefois, dans l'avenir, la faculté de transporter des voyageurs pourra lui être accordée sur sa demande et par un réglement d'administration publique qui fixera en même temps le tarif de transport : ce tarif ne pourra pas excéder en totalité 0 fr. 075 par personne et par kilomètre.

Art. 34.

Pour indemniser la Compagnie, des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour un laps de temps égal à la durée de l'exploitation des mines du Montet, et sans que ce temps puisse excéder le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru ; néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne : ainsi, tout poids au-dessous de cent kilogrammes payera comme cent kilogrammes; tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes, etc.

TARIF.		PRIX DE Péage.	PRIX DE Transport.	PRIX DE TOTAL.
		f. c.	f. c.	f. c.
	Par tonne et par kilomètre.			
Marchandises de toute nature.	à la descente..	0 07	0 05	0 12
	à la remonte..	0 09	0 06	0 15
Objets divers par tonne et par kilomètre..	Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de sa plate-forme cumulés).			
	à la descente..	0 10	0 06	0 16
	à la remonte..	0 15	0 09	0 24
	Wagon, chariot, ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi			
	à la descente.	0 07	0 05	0 12
	à la remonte..	0 105	0 075	0 18
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.			

Art. 35.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes ;

2°. A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, peserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, peseraient plus de huit mille kilogrammes.

Art. 36.

Les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;

2°. A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnoyés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3°. Et, en général, à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois, pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés, à ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transports seront librement débattus avec la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de trente centimes (0 fr. 30 c.)

Art. 37.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les frais accessoires, non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la Compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 38.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 27. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien, le chemin de fer, les ouvrages qui le composent, et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de garde et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État

sera tenu de les reprendre à dire d'experts si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Art. 39.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la Compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 40.

Toute exécution ou toute autre autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 41.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer des mines du Montet-aux-Moines à l'Allier, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement, auront la faculté moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir

sur le chemin de fer des mines du Montet-aux-Moines à l'Allier. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard des embranchements et prolongements.

Art. 42.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer et tous dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine, seront à la charge de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 43.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet et qui seront, d'ailleurs, exécutés par les soins et aux frais de la dite Compagnie du chemin de fer.

Art. 44.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront dans ce cas assimilés aux gardes champêtres.

Art. 45.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser ; le membre désigné fera élection de domicile à Moulins.

En cas de non désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non élection de domicile à Moulins, par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie, prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Allier.

Art. 46.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie concessionnaire et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Allier, sauf recours au conseil d'État.

Art. 47.

Avant la présentation de la loi destinée à homologuer s'il y a lieu, la présente concession, la Compagnie déposera une somme de 85,000 fr., soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du Trésor, avec transfert au nom de la Caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans le mois qui suivra la promulgation de la loi, la Compagnie s'engage à porter à 170,000 fr., le dépôt par elle effectué; dans le cas où elle ne satisferait pas à cette condition, elle sera déchue de plein droit de la présente concession, et la première somme de 85,000 fr. restera acquise au Trésor public.

La somme de 170,000 fr. déposée ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 29.

Art. 48.

Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 49.

La présente concession ne sera valable et définitive qu'après l'homologation par la loi.

N° 223

Proposé à l'approbation de M. le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Paris, le 20 avril 1838.

Le conseiller d'État, directeur général des *ponts-et-chaussées et des Mines.*

LEGRAND.

Approuvé le 5 mai 1838.

Le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

N. MARTIN (du Nord).

CAHIER DE CHARGES

POUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER

DES

MINES DE FINS

A LA RIVIÈRE D'ALLIER.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls et à terminer dans le délai de quatre années au plus tard, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer des mines de Fins à la rivière d'Allier et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin partira des mines de Fins en un point qui sera ultérieurement désigné ; il passera à Noyant, à Souvigny, à gauche de Coulandon et aboutira à la rivière d'Allier, un peu au-dessous de la ville de Moulins.

La pente maximum du tracé n'excédera pas quinze millimètres (0 ^{m}, 015) par mètre.

Art. 3.

Dans le délai de six mois au plus tard, à dater de l'homo-

logation de la concession, la Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500, le tracé définitif du chemin de fer des mines de Fins à l'Allier, d'après les indications de l'article précédent : elle indiquera sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois, ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum des pentes indiqué dans l'article précédent ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer aura une seule voie sur tout son développement, sauf dans les points où des gares devront être établies comme il est dit ci-après.

Art. 5.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1m,44) au moins.

Dans les points où il y aura des doubles voies, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m,80), mesurés entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accôtements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes, et l'arrête extérieure du chemin, sera de un mètre (1m) au moins.

Art. 6.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à quatre cents mètres

(400m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

La Compagnie aura la faculté de proposer, aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 7.

La distance qui séparera les gares d'évitement sera moyennement de cinq mille mètres (5,000m). Ces gares seront nécessairement placées en dehors de la voie et, autant que possible, alternativement, de chaque côté de cette voie; leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200m) au moins.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration après enquête préalable.

Art. 8.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8m) pour la route royale; de sept mètres (7m) pour la route départementale, et de cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clé, à partir de la chaussée de la route

sera de cinq mètres (5m) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de trois mètres cinquante centimètres (3,m50), et la hauteur de ces parapets d'un mètre (1m) au moins.

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, où d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8m) pour la route royale, à sept mètres (7m) pour la route départementale, et à cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de trois mètres cinquante centimètres (3m,50), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m 30).

Art. 11.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal, ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clé, au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 12.

Les ponts à construire, à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes

royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'Administration, toutefois, restera libre d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

Art. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 15.

Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres ($0^{m}, 03^{c}$). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sur les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption, ni entrave pendant l'exécution des travaux et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement, comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité satisfaisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18.

Les percées et souterrains destinés au passage du chemin de fer, auront trois mètres cinquante centimètres (3^m,50) de largeur, au moins, entre les pieds droits, au niveau des rails, et cinq mètres (5^m) au moins, de hauteur sous clé, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m,30).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

Art. 19.

Les puits d'airage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique,

et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2m) de hauteur.

Art. 20.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront, au moins, un mètre de profondeur, à partir de leurs bords relevés.

Les barrières, fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 21.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que, gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eaux, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 7 juillet 1833.

Art. 22.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Art. 23.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 24.

Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

Art. 25.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties de chemin de fer et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 26.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges.

Une expédition certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée aux

frais de la Compagnie, dans les archives de l'Administration des ponts-et-chaussées.

Art. 27.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie : le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 28.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la Compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit.

En cas de non versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 29.

La Compagnie ne pourra commencer aucuns travaux ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, pardevant l'Administration, de la constitution d'un fonds social égal à la dépense présumée

des travaux et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième du montant de ce fonds social.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dipositions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, par ce seul fait et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la Compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 30.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer, dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en circulation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La portion non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées et qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 31.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

Dans le cas où ultérieurement le transport des voyageurs sur le chemin de fer serait autorisé, l'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport.

Art. 32.

Des réglements d'administration publique rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer, d'embranche-

ment ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 33.

La Compagnie ne pourra provisoirement transporter que des marchandises sur le chemin de fer des mines de Fins à l'Allier; toutefois, dans l'avenir, la faculté de transporter des voyageurs pourra lui être accordée sur sa demande et par un réglement d'administration publique qui fixera en même temps le tarif de transport : ce tarif ne pourra pas excéder en totalité 0 fr. 075 par personne et par kilomètre.

Art. 34.

Pour indemniser la Compagnie, des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour un laps de temps égal à la durée de l'exploitation des mines de Fins, et sans que ce temps puisse excéder le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru ; néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne : ainsi, tout poids au-dessous de cent kilogrammes payera comme cent kilogrammes; tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes, etc.

TARIF.		PRIX DE Péage.	Transport.	TOTAL.
	Par tonne et par kilomètre.	f. c.	f. c.	f. c.
Marchandises de toute nature .	à la descente..	0 07	0 05	0 12
	à la remonte..	0 09	0 06	0 15
Objets divers par tonne et par kilomètre. .	Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de sa plate-forme cumulés).			
	à la descente..	0 10	0 06	0 16
	à la remonte..	0 15	0 09	0 24
	Wagon, chariot, ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi			
	à la descente.	0 07	0 05	0 12
	à la remonte..	0 105	0 075	0 18
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide. Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			

N° 223

Art. 35.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes ;

2°. A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, peserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, peseraient plus de huit mille kilogrammes.

Art. 36.

Les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;

2°. A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnoyés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3°. Et, en général, à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois, pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés, à ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transports seront librement débattus avec la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de trente centimes (0 fr. 30 c.)

Art. 37.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les frais accessoires, non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la Compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 38.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 27. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien, le chemin de fer, les ouvrages qui le composent, et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de garde et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État

sera tenu de les reprendre à dire d'experts si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Art. 39.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la Compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 40.

Toute exécution ou toute autre autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 41.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer des mines de Fins à l'Allier, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement, auront la faculté moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir

sur le chemin de fer des mines de Fins à l'Allier. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard des embranchements et prolongements.

Art. 42.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer et tous dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine, seront à la charge de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 43.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet et qui seront, d'ailleurs, exécutés par les soins et aux frais de la dite Compagnie du chemin de fer.

Art. 44.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront dans ce cas assimilés aux gardes champêtres.

Art. 45.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser; le membre désigné fera élection de domicile à Moulins.

N° 223

En cas de non désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non élection de domicile à Moulins, par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie, prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Allier.

Art. 46.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie concessionnaire et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Allier, sauf recours au conseil d'État.

Art. 47.

Avant la présentation de la loi destinée à homologuer, s'il y a lieu, la présente concession, la Compagnie déposera une somme de 60,000 fr., soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du Trésor, avec transfert au nom de la Caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans le mois qui suivra la promulgation de la loi, la Compagnie s'engage à porter à 120,000 fr., le dépôt par elle effectué; dans le cas où elle ne satisferait pas à cette condition, elle sera déchue de plein droit de la présente concession, et la première somme de 60,000 fr. restera acquise au Trésor public.

La somme de 120,000 fr. déposée ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 29.

Art. 48.

Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 49.

La présente concession ne sera valable et définitive qu'après l'homologation par la loi.

Proposé à l'approbation de M. le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Paris, le 20 avril 1838.

Le conseiller d'État, directeur général des ponts-et-chaussées et des Mines.

LEGRAND.

Approuvé le 5 mai 1838.

Le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

N. MARTIN (du Nord).

(N° 224.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Relatif à un Échange de propriétés conclu entre l'État et S. A. R. Madame la princesse Adélaïde,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DES FINANCES.

Séance du 21 Mai 1838.

MESSIEURS,

Aux termes d'un arrêt de la Cour royale de Paris, du 7 mai 1836, rendu sur l'appel d'un jugement du tribunal de Melun, du 29 août 1834, S. A. R. Madame la princesse Adélaïde doit restituer à l'État la terre de Brie-Comte-Robert, avec ses dépendances, située dans le département de Seine-et-Marne, et les 47 cinquantièmes d'une forêt appelée les Dix-

Coupes-de-Cour-l'Evêque, dont elle se trouve en possession. Cet arrêt oblige en outre S. A. R. à rapporter les fruits des mêmes biens, depuis le 10 mars 1829, époque de la demande en justice; mais il l'admet à conserver les Dix-Coupes-de-Cour-l'Évêque, en fournissant à l'État, à titre de remplacement, des biens immeubles de la valeur de 465,023 fr. 20 c.

Usant de cette faculté, Madame la princesse Adélaïde a offert d'abandonner une partie de la forêt dite la Garenne-des-Perthes et du petit bois de la Crouée, qui s'y trouve enclavé. Ces bois, dont S. A. R. est propriétaire dans le département de la Haute-Marne, forment ensemble une contenance totale de 452 hectares 56 ares.

S. A. R. a proposé en même temps de céder à l'État le surplus de cette propriété, en échange du domaine de Brie-Comte-Robert, qui consiste, outre les bâtiments d'habitation et d'exploitation, en 169 hectares 72 ares 75 centiares de terres labourables, mares, marnières et terrains incultes, distraction faite du bois de la Léchelle, dépendant de ce domaine, et dont il a été repris possession au nom de l'État.

L'ensemble de ces dispositions paraissant offrir des avantages réciproques, trois experts, en conformité de l'ordonnance du 12 décembre 1827, ont été chargés de procéder à l'estimation des biens destinés à entrer dans la composition de l'échange. Ils ont été autorisés à s'occuper également de l'évaluation des fruits que les jugement et arrêt précités attribuent à l'État.

Le procès-verbal d'expertise donne à la Garenne des Perthes et au bois de la Crouée, une valeur

de..........................	850,763 fr. 75 c.
En déduisant de cette somme le montant des $^{47}/_{50}$ des Dix-Coupes-de-Cour-l'Evêque, ci....	465,023 — 20
Il reste pour la valeur de la portion qui doit faire l'objet de l'échange..................	385,740 — 55
Or, comme la terre de Brie-Comte-Robert n'est estimée qu'à	283,294 — 62
Il en résulte, au profit de S.A.R. une soulte de........	102,445 — 93

Mais cette différence sera plus que compensée par la restitution des fruits, dont le montant s'élevait déjà à 332,367 fr. 65 c. le 30 avril 1837, jour auquel s'est arrêtée l'évaluation des experts.

Dans cette situation des choses, nous avons accepté, au nom de l'Etat, la cession des portions de la Garenne des Perthes offerte par la Princesse, en remplacement des $^{47}/_{50}$ des Dix-Coupes-de-Cour-l'Evêque, et il a été passé acte de cette cession contradictoirement avec S.A.R., le 30 décembre 1837.

Le contrat d'échange, dont la passation avait été autorisée par une ordonnance royale du 16 décembre 1837, a été rédigé par devant notaire, les 2 et 3 janvier dernier. Nous venons, d'après l'ordre du Roi, le soumettre à votre approbation.

En résumé, Messieurs, cet échange, pour l'instruction duquel les formalités prescrites en pareille matière ont été soigneusement observées, se trouve tout à fait à la convenance de l'Etat; d'abord, en ce qu'il prévient l'indivision de la Garenne-des-Perthes, qu'aurait établie l'acceptation pure et

simple du remplacement dont il forme le complément obligé; en second lieu, parce que, à la place d'un parc déboisé, dont la conservation n'offrait plus d'intérêt, il confère à l'État la propriété d'un beau massif de bois qui, par sa contiguïté avec les autres forêts domaniales du département, sera d'une surveillance facile et peu dispendieuse, et dont les produits trouveront toujours, dans le pays même, où il existe de nombreuses usines, des débouchés aussi sûrs qu'avantageux.

Nous allons vous donner lecture du projet de loi.

PROJET DE LOI.

Article unique.

L'échange de l'ancien parc de Brie-Comte-Robert, situé dans le département de Seine-et-Marne, contre une portion de la forêt de la Garenne-des-Perthes et du bois de la Trouée, département de la Haute-Marne, est approuvé sous les conditions stipulées dans le contrat qui en a été passé par devant notaire, les 2 et 3 janvier 1838, entre l'État et son A. R. Madame la Princesse Eugène-Adélaïde-Louise d'Orléans.

(N° 225.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Concernant la Perception des droits de navigation intérieure,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DES FINANCES.

Séance du 21 Mai 1838.

MESSIEURS,

La loi du 9 juillet 1836, relative aux droits de navigation intérieure, a eu pour objet de ramener les tarifs à l'uniformité, en prenant pour bases de la perception le poids et la nature des marchandises transportées, ainsi que la distance réellement parcourue. Afin d'empêcher que quelques intérêts particuliers ne fussent froissés par les modifications à apporter aux tarifs existants, les taxes furent

fixées par la loi, de telle sorte qu'il devait en résulter pour le Trésor un sacrifice évalué à environ 700,000 fr. Nous sommes heureux de vous annoncer, Messieurs, que le développement des relations commerciales et la réduction elle-même des tarifs, ayant considérablement accru les quantités de marchandises transportées par nos voies navigables, le sacrifice, pour l'année qui vient de s'écouler, n'a été, en réalité, que de 378,000 fr.

Toutefois, bien que tous les intérêts semblassent devoir se trouver satisfaits du mode de perception introduit par la loi du 9 juillet, des réclamations se sont encore fait entendre contre la quotité des droits.

Sur le bassin de la Haute-Seine, ces droits étaient établis, tant à la remonte qu'à la descente, pour les marchandises de première ou de deuxième classe, à raison de 2 ou 1 centime par distance et par tonneau, et pour les trains de bois, à raison de 2 centimes par distance et par décastère. La taxe des bateaux était la même sur les autres bassins, mais à la descente seulement; elle s'augmentait d'un quart à la remonte. Les trains de bois payaient 5 centimes au lieu de 2, par décastère.

L'uniformité du tarif n'était donc pas complète.

Aucun motif fondé ne justifiait une surtaxe à la remonte; il semble, au contraire, que le prix plus élevé du frêt, en pareil cas, loin d'être une considération pour établir des droits plus forts, aurait dû conduire à une disposition tout opposée. On n'aperçoit pas, non plus, pourquoi les trains de bois seraient imposés sur tous les autres bassins à un taux plus élevé que sur la Haute-Seine.

Quoi qu'il en soit, la situation de nos finances

permettant de satisfaire aux réclamations du commerce, le Gouvernement n'a pas voulu différer de faire usage de la faculté que lui confère l'art. 24 de la loi, de réduire les tarifs dans l'intervalle des sessions des Chambres.

Une ordonnance royale du 27 octobre 1837 a prononcé cette réduction, en établissant, à la remonte comme à la descente, sur tous les bassins, un droit uniforme pour chaque distance, de 1 fr. 75 c. par tonneau de marchandises de première classe, de 0 f. 75 c. par tonneau de marchandises de deuxième classe, et de 2 c. par décastère, pour les trains de bois.

La réduction des droits qui résulte de ces modifications est :

1°. Sur la Haute-Seine, à la remonte et à la descente, et à la descente seulement sur les autres bassins, de un huitième pour les marchandises de première classe ; et de un quart pour celles de la seconde ;

2°. Sur tous les bassins, la Haute-Seine exceptée, de trois dixièmes pour les marchandises de première classe, de quatre dixièmes pour celles de le deuxième classe, à la remonte, et enfin de six dixièmes pour les trains.

Le dégrèvement est plus fort sur les marchandises de seconde classe que sur celles de la première, afin de favoriser le transport des matières encombrantes et de peu de valeur qui forment la seconde catégorie, et notamment celui des houilles qui ont droit à une protection particulière.

Nous vous soumettons, Messieurs, le projet de loi qui doit régulariser les dispositions de l'ordonnance du 27 octobre 1837, dont l'exécution a com-

mencé le 1er janvier dernier. Le sacrifice que doivent imposer au Trésor les réductions que nous vous proposons de sanctionner, pourrait être évalué à 600,000 francs environ; mais l'épreuve, déjà faite, de l'heureuse influence que les réductions prononcées par la loi du 9 juillet 1836 ont eu pour un plus grand développement de la navigation, nous permettent d'espérer un résultat non moins favorable des réductions nouvelles, et par conséquent une atténuation notable du sacrifice que fait le Trésor à l'intérêt du commerce et de l'industrie.

PROJET DE LOI

Article unique.

Les droits de navigation établis par l'article 1er de la loi du 9 juillet 1836, sur les cours d'eau dénommés au tableau A, annexé à la dite loi, seront perçus uniformément, tant à la remonte qu'à la descente, d'après le tarif suivant:

Savoir :

Marchandises de première classe, par tonneau et par distance de cinq kilomètres, un centime soixante-quinze centièmes de centime, ci. 1 c. 75 c.

Marchandises de deuxième classe, par tonneau et par distance, soixante quinze centièmes de centime, ci. . . . . » 75

Trains, par décastère et par distance, deux centimes, ci. . . . . 2 »

(N° 226.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Pour l'Établissement d'un Impôt sur les sucres indigènes,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DES FINANCES.

Séance du 21 Mai 1838.

Messieurs,

La loi rendue le 18 juillet 1837, pour l'établissement d'un impôt sur les sucres indigènes, en décidant que la perception s'effectuerait par la voie de l'exercice, au lieu même de la fabrication, a ajouté que le mode de cette perception serait déterminé par des ordonnances royales rendues dans la forme des réglements d'administration publique, et qui seraient converties en loi dans la prochaine session.

Le but de cette disposition (et la discussion qui eut lieu devant cette Chambre met ce point dans la plus complète évidence) était de suspendre l'adoption d'un système définitif, jusqu'à ce que la pratique eût éclairé sur le régime le mieux approprié aux circonstances, et qui pût répondre à cette double nécessité de réaliser les produits que promettait le nouvel impôt et de se plier aux exigences d'une industrie dont il importait de ne pas arrêter les développements. Cette délégation au Gouvernement des droits du pouvoir législatif, devait donc permettre de faire les essais du mode de perception, afin que le projet de loi qui serait ultérieurement présenté arrivât devant les Chambres avec la sanction de l'expérience, et réunît, autant que possible, les conditions d'une bonne et utile exécution.

Les débats furent très-explicites sur cette question : et l'eussent-ils été moins, l'intention de ne procéder à la confection d'une loi qu'après l'expérimentation d'un système par ordonnances serait prouvée par la marche même que suivit l'adoption de la loi. Lorsque l'article 1er fut voté, la Chambre entendait que la perception commencerait avec la récolte de 1837, c'est-à-dire dans l'intervalle qui s'écoulerait entre la fin de la session et l'ouverture de la session suivante. Par conséquent, la disposition du quatrième paragraphe de cet article, qui porte que le rendement moyen du sucre brut en sucre clairce ou terré, sera déterminé par un réglement d'administration publique qui devra être converti en loi à la prochaine session, entraînait nécessairement une exécution antérieure à l'adoption d'un nouveau projet de loi. Ce n'est que lors-

que la Chambre, passant au vote de l'article 2, eût ajourné d'une année la mise à exécution de la loi, que la combinaison parût être dérangée; mais cette contradiction apparente entre les deux dispositions, est levée par l'article 3, lequel, faisant suite à l'article qui vient de retarder la perception jusqu'au 1er juillet 1838, dit encore néanmoins que le mode en sera réglé par des ordonnances qui seront converties en lois dans la prochaine session. Or, comme ces ordonnances ne peuvent recevoir d'exécution qu'à partir du 1er juillet prochain, et doivent cependant précéder la loi définitive, il est constant que la session dans laquelle elles doivent être converties en lois n'est pas la session actuelle. Par ce mot session prochaine, on a entendu évidemment la session qui devait suivre le plus prochainement la mise à exécution des ordonnances. C'est une confirmation de la volonté exprimée par la loi, expliquée par la discussion, de ne procéder à une loi qu'après un essai en vertu d'ordonnances.

Le réglement d'administration publique, mûrement délibéré dans le sein du conseil d'Etat, est publié. Le Gouvernement est en mesure de le mettre à exécution, et nous demeurons convaincus, d'après ce qui vient d'être rappelé, qu'il agirait légalement et dans la limite des pouvoirs qui lui ont été délégués. Aucune difficulté sérieuse ne pourrait être opposée, et s'il en survenait, nous ne doutons pas qu'on ne dût compter pour les vaincre sur l'appui des tribunaux.

Nous sommes donc armés suffisamment et pour exécuter la loi et pour triompher des oppositions ;

Toutefois nous avons pensé, d'accord en cela avec le conseil d'État, qu'il pouvait être, sinon utile du

moins convenable, de donner au droit positif du Gouvernement une consécration nouvelle; et qu'il serait bien de demander aux Chambres la prorogation jusqu'à la fin de la session prochaine du délai dans lequel doivent être soumis à leur examen les réglements d'Administration publique relatifs à la perception du nouvel impôt. C'est dans ce but qu'a été préparé le projet de loi que j'ai l'honneur de vous apporter.

Vous pourrez vous convaincre que le réglement qu'il s'agit d'exécuter prochainement a établi les formes les plus douces qu'on put employer. Il a été adopté après examen des procédés de fabrication, après audition des explications données par les fabric n ts, il emprunte aux lois en vigueur des dispositions créées pour des cas analogues, il se prête, autant que possible, aux besoins de l'industrie et ne peut encourir le reproche d'en arrêter l'essor, ni d'en accroître les charges. L'expérience, au surplus, fera reconnaître s'il peut être converti en loi, tel qu'il est disposé, ou quelles modifications il conviendra d'y apporter.

Le complément nécessaire d'un système modéré, tel que celui qui est établi par le réglement, serait de renforcer la pénalité dérivant de la loi du 18 juillet 1837. Une semblable disposition est réclamée avec instance par la généralité des fabricants; et il est facile de concevoir qu'elle offre une protection utile aux entreprises qui accompliront loyalement leurs obligations.

Mais, quelque indispensable qu'il puisse être d'attacher aux nouvelles règles une sanction pénale imposante, cet effet, qui est réservé à la loi, ne peut être produit par une simple ordonnance. En

vous demandant la prorogation, nous aurions pu vous proposer de pourvoir, dès à présent, à ce besoin ; mais nous avons pensé qu'il ne fallait pas joindre une règle définitive, qui serait l'approbation implicite des mesures provisoirement ordonnées, à une disposition qui a précisément pour objet d'ajourner cette même approbation, et qu'il était mieux, pour fixer complétement la pénalité, d'attendre aussi que l'expérience eût confirmé les nécessités que l'on prévoit.

Nous avons donc dû nous borner à vous demander la loi d'ajournement dans les simples termes où nous vous la présentons.

PROJET DE LOI.

Article unique.

Est prorogé jusqu'à la fin de la prochaine session, le délai dans lequel doivent être convertis en lois les réglements d'administration publique, relatifs à l'exécution de la loi du 18 juillet 1837, qui établit un impôt sur les sucres indigènes.

(N° 227.)

CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION 1838.

RÉSOLUTION

DE LA CHAMBRE

Sur le Projet de loi relatif au Réglement définitif des comptes de l'Exercice 1835,

Adopté le 11 Mai 1838.

TITRE PREMIER.

Réglement du budget de l'exercice 1835.

PARAGRAPHE PREMIER.

Fixation des Dépenses.

Article premier.

Les dépenses ordinaires et extraordinaires de l'exercice 1835, constatées dans les comptes rendus par les Ministres, sont arrêtés, conformément au tableau A ci-annexé à la somme de........ 1,024,159,075 f. 32 c.

Les paiements effectués sur le même exercice, jusqu'à l'époque de sa clôture, sont fixés à. 1,021,082,403 78

Et les dépenses restant à payer, à.......... 3,076,671 fr. 54 c.

Les paiements à effectuer pour solder les dépenses de l'exercice 1835 seront ordonnancés sur les fonds de l'exercice courant, selon les règles prescrites par les art. 8, 9 et 10 de la loi du 23 mai 1834.

§ II.

Fixation des Crédits.

Art. 2.

Il est accordé aux Ministres, sur l'exercice 1835, pour couvrir les dépenses effectuées au delà des crédits ouverts par la loi de finances du 23 mai 1834 et par diverses lois spéciales, des crédits complémentaires jusqu'à concurrence de la somme de 2,208,593 f. 37 c. Ces crédits demeurent répartis par ministère et par service, conformément au tableau A ci-annexé.

Art. 3.

Les crédits montant à 1,043,182,033 fr. 01 c., ouverts aux Ministres, conformément aux tableaux B et C ci-annexés, pour les services ordinaires et extraordinaires de l'exercice 1835, sont réduits :

1°. D'une somme de 14,310,809 fr. 71 c., non consommée par les dépenses constatées à la charge de l'exercice 1835, et qui est annulée définitivement, ci . . . . 14,310,809 fr. 71 c.

2°. De celle de 3,076,671 f. 54 c., représentant les dépenses non payées de l'exercice 1835, que, conformément à l'art. 1er ci-dessus, les Ministres sont autorisés à ordonnancer sur les budgets des exercices courants, ci 3,076,671 54

A reporter 17,387,481 25

Report........	17,387,481 fr.	25 c.
3°. De celle de 456,438 fr. 20 c., pour la portion non employée en 1835 des crédits affectés à des dépenses spéciales par les lois des 2 juin 1834 et 30 juin 1835 et dont il sera disposé sur l'exercice 1836, ci........	456,438	20
4°. Et enfin, de celle de 6,464,303 fr. 15 c., non employée à l'époque de la clôture de l'exercice 1835, sur les produits affectés, tant aux dépenses des ponts-et-chaussées, sur produits de droits de péage spécialisés, qu'au service des départements pour les dépenses variables, les secours en cas de grêle, incendie, etc., les dépenses cadastrales, les non-valeurs sur contributions foncière, personnelle et mobilière; laquelle somme est transportée aux budgets des exercices 1836 et 1837, pour y recevoir la destination qui lui a été donnée par la loi de finances du 23 mai 1834, et par la loi de régle-		
A reporter......	17,843,859	45

Report....... 17,843,859 fr. 45 c.

ment de l'exercice 183v, savoir :

A l'exercice 1836,	162,666 f. 35 c.	6,464,303 15
A l'exercice 1837..	6,301,636 80	

Ces annulations et transports de crédits, montant ensemble à 24,308,222 fr. 60 c., sont et demeurent divisés par ministère et par chapitre, conformément au tableau A ci-annexé........ 24,308,222 60

Art. 4.

Au moyen des dispositions contenues dans les deux articles précédents, les crédits du budget de l'exercice 1835 sont définitivement fixés à 1 milliard 21,082,403 fr. 78 c., et répartis conformément au même tableau A.

§ III.

Fixation des recettes.

Art. 5.

Les droits et produits constatés au profit de l'État sur l'exercice 1835, sont arrêtés, conformément au tableau D ci annexé, et y compris l'excédant de recette de 3,439,099 fr. 78 c., transporté de l'exercice 1834, à la somme de............ 1,055,663,799 f. 82 c.

Les recettes effectuées sur

Report. . . . 1,055,663,799 f. 82 c.

le même exercice jusqu'à l'époque de sa clôture, sont fixées à. 1,051,880,927 25

Et les droits et produits restant à recouvrer, à. . . . . 3,782,872 f. 57 c.

Les sommes qui pourraient être ultérieurement réalisées sur les ressources affectées à l'exercice 1835, seront portées en recette au compte de l'exercice courant, au moment où les recouvrements auront lieu.

Art. 6.

Sur les ressources de l'exercice 1835, arrêtées à la somme de. . . . . 1,051,880,927 f. 25 c.

Il est prélevé et transporté aux exercices 1836 et 1837, en conformité de l'art. 3 de la présente loi, une somme de six millions quatre cent soixante-quatre mille trois cent trois francs quinze centimes, pour servir à payer les dépenses départementales restant à solder à l'époque de la clôture de l'exercice 1835 savoir :

A l'exercice 1836. . 162,666 f. 35 c.
A l'exercice 1837. . 6,301,636 80
} 6,464,303 15

Les recettes applicables à cet exercice demeurent, en conséquence, fixées à la somme de un milliard quarante-cinq millions quatre cent seize mille six cent vingt-quatre francs dix centimes, ci.................... 1,045,416,624 f. 10 c.

§ IV.

Fixation du résultat général du Budget.

Art. 7.

L'excédant des recettes de l'exercice 1835, arrêtées par l'article précédent à..................... 1,045,416,624 f. 10 c.

Sur les paiements fixés par l'article 1er, à........... 1,021,082,403 78

Est réglé, conformément au tableau E ci-annexé, à la somme de vingt-quatre millions trois cent trente-quatre mille deux cent vingt francs trente-deux centimes, ci.................... 24,334,220 f. 32 c.

Cet excédant de recette est transporté et affecté au budget de l'exercice 1836.

TITRE II.

Réglement des budgets spéciaux annexés au budget général de l'État.

Art. 8.

Les dépenses payées pendant l'exercice 1835

sur les crédits spéciaux pour travaux publics extraordinaires, accordés au Ministre de l'intérieur et à celui des travaux publics et du commerce, par l'article 3 de la loi du 27 juin 1833 et l'article 4 de celle du 3 juin 1834, lesquels crédits montaient à. . . . . 40,297,206 fr. 75 c.

Sont arrêtées conformément au tableau F ci-annexé, à la somme de. 26,125,276 70

Et la portion de ces crédits restant à employer à l'époque de la clôture de l'exercice 1835, montant à 14,171,930 fr. 05 c., conformément au même tableau, est transportée à l'exercice 1836 pour y recevoir la destination qui lui a été donnée par les lois précitées, ci. . 14,171,930 fr. 05 c.

Art. 9.

Les recettes et les dépenses des services spéciaux de la Légion-d'Honneur, de l'Imprimerie royale, des Poudres et salpêtres, de la Caisse des invalides de la marine et des Monnaies et médailles, rattachées pour ordre au budget général de l'exercice 1835, demeurent définitivement arrêtées et réglées à la somme de 24,576,053 fr. 32 c., conformément au tableau G ci-annexé.

TITRE III.

Disposition particulière.

Art. 10.

La portion des crédits successivement ouverts sur les exercices 1835 et suivants, en vertu des dispositions de la loi du 30 juin 1835, pour le perfectionnement de la navigation de divers fleuves et rivières, qui n'aura pas été consommée à la fin de l'exercice, pourra être reportée à l'exercice courant, en conservant son affectation spéciale.

(N° 228.)

CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION 1838.

RÉSOLUTION

DE LA CHAMBRE

*Sur les projets de loi d'intérêt local relatifs à des impositions extraordinaires pour les départements d'*EURE-ET-LOIR, *de la* GIRONDE *et du* GERS, *et à un emprunt pour le département du* FINISTÈRE,

Adoptés le 12 Mai 1838.

DÉPARTEMENT D'EURE-ET-LOIR.

Article unique.

Le département d'*Eure-et-Loir* est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite, dans sa session de 1837, à s'imposer extraordinairement 3 centimes additionnels au principal de la contribution foncière, pendant trois années, à partir de 1839.

Le produit de cette imposition extraordinaire sera exclusivement affecté aux travaux neufs des routes départementales classées et à classer.

DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE.

Article unique.

Le département de la *Gironde* est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa session de 1837, à s'imposer extraordinairement pendant six années consécutives, à partir de 1839, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition sera consacré exclusivement aux travaux des routes départementales.

DÉPARTEMENT DU GERS.

Article unique.

Le département du *Gers* est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa session de 1837, à s'imposer extraordinairement en 1839 et 1840, deux centimes additionnels au principal de la contribution foncière.

Le produit de cette imposition sera consacré exclusivement aux travaux neufs des routes départementales.

DÉPARTEMENT DU FINISTÈRE.

Article unique.

Le département du *Finistère* est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1837, à emprunter une somme de 400,000 fr., exclusivement applica-

cable à l'achèvement de la route départementale n° 13, de Quimper à Morlaix.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence; le taux de l'intérêt ne pourra excéder 4 pour 100.

Néanmoins le préfet est autorisé à traiter de gré à gré avec la Caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser la limite ci-dessus indiquée.

Il sera pourvu au service des intérêts et au remboursement du capital emprunté, au moyen de prélèvements annuels sur les fonds du budget départemental, et d'une imposition extraordinaire de un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, pendant douze années consécutives, à partir de 1839.

(N° 229.)

CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION 1838.

RÉSOLUTION

DE LA CHAMBRE

Sur le Projet de loi sur les Monuments et édifices publics à construire, achever ou réparer,

Adopté le 15 Mai 1838.

Article premier.

Il est ouvert au Ministre de l'intérieur un crédit de *dix millions quatre cent quatre-vingt-deux mille francs*, qui sera employé à la reconstruction et à l'achèvement des établissements ci-après désignés, savoir :

Hôtel du quai d'Orsay........	1,570,000 fr.
Archives du royaume.........	1,000,000
Ecole royale vétérinaire d'Alfort	656,000
Bureaux des Ministères de l'intérieur et du commerce, de l'agriculture et des travaux publics....	1,20,000
Bureaux du Ministère de l'instruction publique.............	1,000,000
A la portion de l'hospice de	
A reporter...	5,546,000

Report...	5,546,000 fr.
Charenton destinée aux hommes aliénés	2,720,000
A l'institution des jeunes aveugles...........................	1,600,000
A l'église royale de Saint-Denis	400,000
A la colonne de Boulogne....	216,000
Total........	10,482,000 fr.

Art. 2.

Sur le crédit ouvert par l'article précédent, il est attribué à l'exercice 1838, par addition au budget ordinaire de cet exercice :

1°. A l'hôtel du quai d'Orsay....	500,000 fr.
2°. Aux archives du royaume...	200,000
3°. A l'École royale vétérinaire d'Alfort..........................	256,000
4°. Aux bureaux des Ministères de l'intérieur, du commerce et des travaux publics.....................	500,000
5°. Aux bureaux du Ministère de l'instruction publique...........	600,000
6°. A la maison royale de Charenton.........................	300,000
7°. A l'institution des Jeunes Aveugles........................	400,000
8°. A l'église royale de Saint-Denis	200,000
9°. A la colonne de Boulogne...	100,000
Total.	3,056,000 fr.

A l'exercice 1839 :

1°. A l'hôtel du quai d'Orsay...	1,070,000 fr.
2°. Aux archives du royaume. ..	300,000
3°. A l'École royale vétérinaire d'Alfort.	400,000
4°. Aux bureaux des Ministères de l'intérieur, du commerce et des travaux publics..	820,000
5°. Aux bureaux du Ministère de l'instruction publique.	400,000
6°. A la Maison royale de Charenton	800,000
7°. A l'Institution des Jeunes Aveugles.	700,000
8°. A l'église royale de Saint-Denis	200,000
9°. A la colonne de Boulogne...	116,000
Total......	4,806,000 fr.

Art. 3.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, au moyen des ressources accordées par les lois de finances, pour les besoins des exercices 1838 et 1839.

Art. 4.

Les plans et devis produits à l'appui de la présente loi seront déposés aux archives de la Chambre des Députés.

(N° 250.)

CHAMBRE DES DÉPUTÉS.
SESSION 1838.

RÉSOLUTION

DE LA CHAMBRE

Sur le projet de loi sur l'Amélioration des ports,

Adopté le 16 Mai 1838.

Article premier.

Une somme de six cent mille francs (600,000 fr.) est affectée à l'achèvement de la partie ouest de l'avant-port de commerce de Cherbourg (Manche).

Art. 2.

Une somme de sept cent soixante mille francs (760,000 f.) est affectée à l'amélioration des ports de Saint-Georges-du-Douhet, de la Perrotine et de Riberou (Charente-Inférieure), savoir :

Port de Saint-Georges-du-Douhet (non compris la subvention de la localité)	200,000 f.
Port de la Perrotine	260,000
Port de Riberou	300,000
Total pareil	760,000

Art. 3.

Une somme de 1,200,000 fr. est affectée à l'amélioration du port de Bayonne (Basses-Pyrénées).

Sur cette somme, 250,000 f. seront spécialement affectés à l'achat d'un bateau à vapeur pour le remorquage des navires.

Conformément à l'offre qu'elle en a faite, la Chambre de commerce de Bayonne restera chargée de pourvoir à l'entretien et au service du bateau remorqueur; elle sera autorisée, en conséquence, à percevoir à cet effet sur tous les navires qui entreront dans le port ou qui en sortiront, un droit dont la quotité sera déterminée par un réglement d'administration publique.

Les comptes annuels des recettes et dépenses seront remis, à la fin de chaque exercice, par la Chambre de commerce au préfet du département, qui les soumettra à l'approbation du Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Art. 4.

Une somme de trois cent mille francs (300,000 fr.) est affectée, avec le concours de pareille somme offert par la ville de Toulon, à l'établissement d'un nouveau bassin au port de commerce de Toulon.

Art. 5.

Sur les allocations déterminées par les articles précédents, et s'élevant à la somme totale de deux millions huit cent soixante mille francs (2,860,000 fr.) il est ouvert au Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, un crédit sur

l'exercice 1838, de quatre cent cinquante mille francs (450,000 fr.);

Et un crédit, sur l'exercice 1839, d'un million cinquante mille francs (1,050,000 fr.).

Ces crédits seront répartis de la manière suivante :

Exercice 1838.

Port de Cherbourg............	100,000 fr.
Port de Saint-Georges-du-Douhet, de la Perrotine et du Riberou......	150,000
Port de Bayonne..............	100,000
Port de Toulon...............	100,000
Total....................	450,000

Exercice 1839.

Port de Cherbourg.............	200,000 f.
Port de Saint-Georges-du Douhet, de la Perrotine et du Riberou......	400,000
Port de Bayonne..............	300,000
Port de Toulon................	150,000
Total......................	1,050,000

Art. 6.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, au moyen du fonds extraordinaire créé pour les travaux publics.

(N° 251.)

CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION 1838.

RÉSOLUTION

DE LA CHAMBRE

Sur le Projet de loi portant allocation d'un Crédit de 600,000 francs pour les ambassades envoyées aux couronnements de la Reine d'Angleterre et de l'Empereur d'Autriche.

Adopté le 17 Mai 1838.

Article premier.

Il est accordé au Ministre secrétaire d'État des affaires étrangères, sur les ressources de l'exercice 1838, un crédit supplémentaire de 600,000 fr., destiné à faire face aux dépenses des deux ambassadeurs chargés de nous représenter aux couronnements de Sa Majesté la reine d'Angleterre et de Sa Majesté l'empereur d'Autriche.

Art. 2.

Ce crédit est affecté au chapitre des missions extraordinaires du budget des affaires étrangères de l'exercice 1838, et devra faire partie du compte à rendre pour les dépenses ordinaires du dit exercice.

N° 231

(N° 232.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à autoriser les villes de Marseille et d'Aix, à ouvrir, à leurs frais, un canal,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Séance du 22 Mai 1838.

MESSIEURS,

Le projet de loi que nous venons soumettre à vos délibérations est destiné à satisfaire à l'un des besoins les plus impérieux des deux villes les plus considérables de la Provence, des villes de Marseille et d'Aix, en les mettant à même d'amener sur leurs territoires, les eaux qu'elles réclament depuis lon-

gues années dans l'intérêt de l'agriculture et de la salubrité publique.

Partout l'irrigation du sol est considérée avec raison comme un puissant auxiliaire de l'agriculture; mais nulle part son utilité n'est plus vivement sentie qu'en Provence; la sécheresse naturelle de l'atmosphère, l'âpreté du vent régnant qui augmente encore l'aridité du sol, le déboisement des collines qui laissent échapper en torrents les eaux de pluie, tout se réunit pour rendre plus nécessaire qu'en aucun autre lieu une irrigation abondante.

Adam de Craponne le premier se servit des eaux de la Durance pour porter la fertilité dans une contrée qui n'avait jusque là considéré cette rivière que comme une ennemie.

Le canal exécuté par Craponne en vertu d'un arrêt du conseil du 17 août 1554, et qui porte aujourd'hui son nom, a sa prise d'eau sur la rive gauche de la Durance, vis-à-vis Cadenet, et arrose une superficie de 14,000 hectares environ dont il a au moins triplé la valeur.

Plus tard, en 1773, les états de Provence exécutèrent le canal des Alpines. Cette dérivation, connue d'abord sous la dénomination du canal de Boisgelin, fournit des eaux à Orgon, à Saint-Andiol, à Eyguière, à Salon et à Arles.

Une loi rendue le 7 juin 1826 a autorisé le Gouvernement à concéder l'exécution de nouvelles branches qui, se développant au-dessous d'Orgon, fourniraient des eaux à la partie septentrionale et occidentale des Alpines.

Outre ces deux dérivations il existe encore sur la rive gauche de la Durance six canaux d'irrigation :

le canal de Peyrolles, ceux de Janson, de la Roque, de Malespine, de Cabanes et de Château-Renard; mais ces canaux n'ont généralement qu'une faible étendue et n'arrosent que des communes voisines de leurs prises d'eaux.

Le volume total des eaux qu'empruntent à la Durance les canaux de la rive gauche de cette rivière s'élève à 24 mètres environ par seconde.

Les dérivations de la rive droite sont moins considérables; ce sont les canaux de Pertuis, de Mérindol, de Crillon, le canal de l'hôpital d'Avignon et enfin celui de M. de Cambis dont la concession est récente. Ils comprennent ensemble une masse d'eau de 8 mètres environ. Un nouveau canal d'irrigation projeté en 1825 devait en outre prendre à la Durance un volume d'eau qui était fixé à 34 mètres par seconde au moment de l'étiage; ce projet, malgré l'exagération évidente du volume d'eau qu'il devait emprunter à la rivière, reçut cependant une entière adhésion de la part des administrations locales et du conseil général du département de Vaucluse; mais tous les efforts tentés pour son exécution demeurèrent sans résultat. Au reste, sur tous les points où les divers canaux que nous venons de citer ont amené leurs eaux, le pays a changé de face; la chaleur du climat si funeste naguère à l'agriculture, est devenue un bienfait pour elle, et la fertilité du sol a largement compensé les sacrifices qu'elle avait coûtés.

La ville de Marseille, si importante par son commerce et son industrie, devait songer de bonne heure à imiter l'exemple qui lui était offert, et à féconder son territoire par l'exécution d'un canal d'irrigation; mais si cette entreprise lui offrait un

puissant élément de prospérité pour l'amélioration de l'agriculture, un intérêt plus puissant encore commandait impérieusement de diriger tous ses efforts vers ce but. Marseille, dans laquelle se trouve une population concentrée de 160 à 170,000 âmes, n'a d'autres ressources que les eaux de ses puits et le produit de la petite rivière de l'Huveaune qui, dans les moments de sécheresse, se réduit à un mince filet d'eau. A ces époques désastreuses, qui malheureusement se renouvellent trop fréquemment, les habitants peuvent à peine se procurer l'eau nécessaire à leurs besoins domestiques; le travail des manufactures est entièrement suspendu, et vingt à vingt-cinq mille familles d'ouvriers que nourrit l'industrie, sont privées des ressources qui les faisaient vivre; enfin les émanations fétides qu'exhalent les rues et le port, répandent dans la ville des germes de contagion. Les documents historiques déposés dans les archives de la ville, constatent que la Provence et le territoire de Marseille étaient, dans ces derniers siècles, exposés, par suite de l'insuffisance des eaux, à des maladies épidémiques et à des famines cruelles. Récemment encore, la ville de Marseille a vu le choléra reparaître trois fois dans l'espace de deux années, et cette triste expérience a démontré de nouveau s'il en était besoin, que la salubrité publique était gravement compromise par le maintien de l'état actuel des choses.

Il était facile de reconnaître que l'on ne pouvait trouver, dans le bassin même de Marseille, les ressources qui lui étaient nécessaires, et dès le milieu du XVI siècle, on a songé à conduire sur son territoire les eaux de la Durance. Toutefois ce n'est que vers 1750 que Floquet, ingénieur habile, cession-

naire des droits que la maison d'Oppède tenait de Lois XII, fit de sérieuses tentatives pour mener à bout cette vaste entreprise. Son canal qui prenait les eaux de la Durance à Canteperdrix, devait passer à Gardanne, au-dessus d'Aix, et descendre de là dans le bassin de Marseille. Les travaux commencés en 1752 dans la vallée de la Durance furent bientôt interrompus par les embarras financiers de la Compagnie, et les tentatives qui furent faites, à diverses époques, pour reprendre le cours des ouvrages, demeurèrent sans résultat.

Cependant, le pays était resté convaincu que de l'exécution du canal dépendait toute sa prospérité; en 1820, la ville de Marseille et le conseil général des Bouches-du-Rhône s'accordèrent pour faire rédiger le projet régulier de cette grande dérivation, et les études furent confiées à l'ingénieur en chef des Bouches-du-Rhône. On entrait enfin dans une voie nouvelle, en cherchant à se rendre un compte exact de la dépense des ouvrages et des produits présumés de l'entreprise.

Le projet, rédigé conformément à la demande de la ville, se rapprochait beaucoup de celui de Floquet. Le canal devait prendre 33 mètres cubes d'eau à l'étiage de la Durance, sur lesquels 15 mètres cubes étaient destinés à l'arrosage, 16 mètres cubes à la création de nouvelles usines, et deux mètres à des fontaines publiques.

La dépense était évaluée à la somme de 16 millions 500,000 fr.

Vers la même époque, un nouveau tracé fut présenté par un habitant de Marseille. Ce projet ne différait essentiellement du précédent que par l'adoption d'une idée anciennement émise par Floquet, et qui consiste à traverser, au moyen d'un

souterrain de près de 900 mètres de longueur, le plateau de Venelles, compris entre les vallées de la Durance et de l'Arc. Le développement total de la dérivation était considérablement abrégé, par suite de cette modification, et se trouvait réduit à 131 mille mètres. Le canal ne devait prendre, d'ailleurs, que 16 mètres cubes d'eau à l'étiage. L'évaluation, fixée d'abord à 13,800,000 fr., fut définitivement portée à 15,800,000 fr. Ces deux projets subirent les formalités requises, et de sérieuses tentatives furent faites pour obtenir leur réalisation. Le champ était libre aux spéculateurs, et plusieurs Compagnies cherchèrent à s'organiser. La ville de Marseille encouragea leurs efforts par les propositions les plus avantageuses ; elle consentit à s'imposer, pour la fourniture d'un seul mètre cube par seconde, des sacrifices représentant un capital de près de neuf millions. Mais la ville d'Aix et le conseil général des Bouches-du-Rhône, appelés à leur tour à contribuer aux dépenses de cette grande entreprise, refusèrent leur concours, et dès lors toutes les tentatives faites jusqu'à ce jour restèrent infructueuses.

Dans cet état de choses, la ville de Marseille, toujours préoccupée d'une idée à laquelle se rattachaient pour elle de si graves intérêts, sentit qu'elle ne pourrait s'en rapporter qu'à elle seule du soin de la réaliser. Mais, en même temps, elle devait rechercher une combinaison plus économique, et qu'elle pût exécuter avec ses seules ressources. Dans ce but elle réclama de l'Administration le concours de deux ingénieurs qui pussent la guider dans la solution de cette importante question.

Les ingénieurs, désignés par l'Administration,

étudièrent avec soin les anciens tracés, et ne tardèrent pas à reconnaître que de nouvelles combinaisons permettraient de diminuer notablement les dépenses, et d'éviter la plus grande partie des obstacles qui paraissaient s'être opposés à l'exécution des travaux.

Le projet étudié, d'après ces nouvelles bases, prend son origine en aval du pont de Pertuis à 186 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le tracé suit d'abord les plaines du Puy et de Saint-Estève, se développe dans les coteaux de la Roque et dans la plaine de Charleval; puis s'infléchit vers le sud, et se dirige sur Lambesc, en traversant, au moyen d'un souterrain, la montagne des Taillades. De là le canal se dirige sur Labarben, où il franchit la Touloubre sur un pont-aqueduc; se développe sur les coteaux de Coudoux, et arrive sur les bords de la vallée de l'Arc à Roquefavour. Il passe, au moyen d'un grand pont aqueduc, sur la rive gauche de cette rivière, remonte le vallon de la Mirandolle, passe en souterrain les contreforts de l'Assassin et de Septèmes, et vient enfin déboucher à Notre-Dame dans le bassin de Marseille.

La longueur de cette dérivation, jusqu'à son entrée sur le territoire de Marseille, est de 86,688 mètres; les pentes, les vitesses et les sections avaient été déterminées de manière à ce que le volume des eaux dérivées de la Durance fût de 10 mètres cubes à l'étiage, et s'accrût progressivement jusqu'à 15 mètres cubes, à mesure que la rivière s'élèverait au-dessus de son niveau inférieur. Les 5 mètres cubes supplémentaires que l'on pouvait ainsi obtenir pendant la plus grande partie de l'année, devaient être distribués sur les terri-

toires traversés par le canal, avant son arrivée dans le bassin de Marseille.

Les dépenses étaient évaluées à la somme de 10 millions, y compris les rigoles à établir pour la distribution des eaux dans le territoire de la ville.

Ce projet, adopté à l'unanimité par le conseil municipal de Marseille, a été soumis à des enquêtes régulières dans le département de Vaucluse et dans celui des Bouches-du-Rhône. Il a soulevé, comme on devait s'y attendre, de nombreuses et de vives réclamations.

Les conseils municipaux de Pertuis, de Cavaillon et d'Avignon, les syndicats du canal de Saint-Julien et les divers propriétaires des canaux actuellement existants sur la rive droite de la Durance, se réunissent pour repousser toute concession d'eau qui serait faite à la ville de Marseille. Ils exposent que le volume actuel des eaux de la Durance suffit à peine pour satisfaire à leurs besoins ; que, dans les mois de grande sécheresse, les prises actuelles ne reçoivent pas toutes les eaux qui leur sont nécessaires, et que l'agriculture souffre du défaut d'arrosage. Ils rappellent que depuis longtemps on éprouve le besoin d'augmenter les irrigations de Manosque, du canal Crillon, de Château-Renard, etc., et que si le volume d'eau de la Durance permettait d'y faire de nouvelles prises, ces ressources devraient être consacrées à l'amélioration des terres riveraines, au lieu d'être livrées à des populations situées en dehors de son bassin. La Commission d'enquête réunie à Avignon, reproduit les réclamations présentées par les propriétaires des anciens canaux. Elle conclut également

au rejet de la demande faite par la ville de Marseille, en annonçant toutefois que si l'on cédait à cette demande, le volume d'eau devrait être réduit à un mètre cube par seconde au moment de l'étiage. La Commission propose d'ailleurs de rendre la ville de Marseille passible de tous les dommages qui pourraient résulter pour les usages actuels de l'établissement de la nouvelle dérivation.

Après la clôture des enquêtes dans le département de Vaucluse, l'ingénieur en chef consulté par le préfet du département sur le projet de dérivation, a cherché à évaluer le volume des eaux qui restent aujourd'hui disponibles dans le lit de la Durance et à établir les bases de la répartition de ces eaux. Il estime, d'après des opérations de jaugeage sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir, qu'au-dessous de toutes les prises actuelles, il reste dans la Durance à l'époque de son étiage, un volume de 27 mètres environ par seconde. Après avoir rappelé les divers besoins auxquels cette masse d'eau doit satisfaire, il propose de fixer à cinq mètres cubes la concession de la ville de Marseille. Il pense que ce volume sera suffisant pour atteindre le but que l'on a en vue, et il fait remarquer d'ailleurs que dès que la rivière s'élèvera de 0 mètre 30 centimètres à 0 mètre 40 centimètres au-dessus de son étiage, le canal de dérivation pourra débiter 10 à 15 mètres cubes, sans qu'il en résulte aucun inconvénient pour les anciens arrosants.

Cet ingénieur estime, enfin, qu'il y a lieu de mettre à la charge de la ville de Marseille les travaux qui deviendraient nécessaires pour modifier les prises d'eau actuelles.

Les enquêtes ouvertes dans l'arrondissement

d'Arles ont fait surgir des réclamations semblables à celles qui s'étaient produites dans le département de Vaucluse. Les propriétaires des canaux actuellement existants insistent sur la nécessité de ne porter aucune atteinte aux droits fondés sur les anciennes concessions, notamment pour les canaux de Craponne et des Alpines. Ils annoncent que l'étiage de la Durance a lieu dans les mois de juillet, août et septembre; qu'à cette époque ils se voient obligés de faire des dépenses considérables pour avancer dans le lit de la rivière les prises d'eau des canaux et quelquefois même pour établir des barrages provisoires, et qu'une concession nouvelle de dix mètres cubes, par seconde, viendrait encore aggraver leur fâcheuse position.

Dans l'arrondissement d'Aix, quelques propriétaires intéressés dans les divers canaux de dérivation de la rive gauche de la Durance ont élevé des réclamations semblables. Mais le conseil municipal de la ville d'Aix a présenté contre le projet de canal une objection d'une toute autre nature. Il se plaint que le nouveau tracé ne soit pas dirigé par cette ville, et qu'il ne puisse aussi faire participer son territoire aux bienfaits de l'irrigation.

Il annonce que la ville d'Aix a besoin d'un volume d'eau d'un mètre et demi par seconde, pour l'alimentation de ses fontaines, pour l'arrosage de son territoire, et pour la création d'usines, et, désirant faciliter la réalisation d'un projet qui lui procurerait ces avantages, il déclare qu'il est prêt à contribuer pour un million dans les dépenses d'exécution du canal.

Les communes de Gardannes, de Simiane et de Bouc ont consenti par diverses délibérations des

mois de mars et avril 1837, à fournir dans le même but des subventions montant ensemble à 75,000 f.

La Commission d'enquête réunie à Marseille a examiné avec une attention sérieuse la question qui lui était soumise. Après avoir rappelé l'utilité, ou plutôt l'indispensable nécessité de fournir des eaux à la ville de Marseille, dans l'intérêt de l'agriculture comme de la salubrité publique, la Commission examine les objections auxquelles a donné lieu le projet adopté par le conseil municipal. Elle reconnaît que ce projet est conçu uniquement dans l'intérêt de Marseille; mais elle fait remarquer que c'est malgré elle que cette ville a été conduite à s'isoler pour l'exécution de cette grande entreprise. Sans doute, il eût été à désirer qu'un même ouvrage pût satisfaire à la fois aux besoins de deux villes aussi importantes que Marseille et Aix, et la ville de Marseille, on doit le répéter encore, n'a rien négligé pour obtenir ce résultat. Le défaut de concours du conseil général du département, le peu de succès des tentatives faites par l'industrie particulière, l'ont amenée à rechercher une solution plus économique, et aujourd'hui qu'un tracé sérieusement étudié lui paraît réunir tous les avantages désirables, et lui permet d'espérer enfin la réalisation d'un travail si éminemment utile, pourrait-on lui contester le droit d'appliquer tous ses efforts à son exécution ?

Quant aux objections élevées par les concessionnaires actuels des eaux de la Durance, la Commission ne pense pas qu'il y ait lieu de s'y arrêter. Elle conteste l'évaluation du volume d'eau de la Durance, évaluation sur laquelle sont basées la plupart des réclamations; elle démontre que si quelques canaux, et notamment ceux de Craponne et

de Boisgelin, éprouvent, dans les moments de sécheresse, une pénurie d'eau réelle, il faut attribuer ce résultat, non pas à l'insuffisance du volume de la Durance, mais bien aux dispositions vicieuses des prises d'eau qui, après avoir été successivement détruites, en 1786 et 1792, par les crues extraordinaires de la rivière, n'ont jamais été convenablement rétablies.

En résumé, la Commission reconnaît que le projet soumis aux enquêtes assure à la ville de Marseille les avantages qu'elle réclame, avec des conditions de dépenses et de temps qui ne dépassent pas les ressources de la ville; que les réclamations nombreuses, présentées contre ce projet, ne sont pas de nature à infirmer ces avantages; que cette entreprise ne saurait porter atteinte aux anciennes concessions, et que du moment où tous les intérêts seront ménagés, on ne saurait refuser à la ville de Marseille le droit de choisir le mode suivant lequel elle entend satisfaire aux besoins de ses habitants.

Tel est, en peu de mots, le résultat des enquêtes auxquelles a été soumis le projet de la ville de Marseille. Nous ajouterons que, pendant la durée de ces enquêtes, et depuis leur clôture, deux ingénieurs conçurent l'espoir d'améliorer le projet par Aix, de manière à lui assurer la préférence sur le tracé que nous avons décrit. D'après ce projet modifié, l'origine de la dérivation est fixée à 254 mètres 90 centimètres au-dessus du niveau de la mer, près de l'embouchure de Verdon dans la Durance, et le canal se trouve ainsi soutenu à un niveau supérieur de 10 à 15 mètres, à celui du premier tracé par Aix.

Il arrive à Notre-Dame dans le bassin de Marseille,

après un développement de 83,000 mètres environ et à une hauteur de 161 mètres au-dessus du niveau de la mer. La dernière partie du canal présente, d'ailleurs, entre le Pin et Notre-Dame, sur une longueur de 6,000 mètres, une pente totale de 63 mètres. A part les améliorations de détails qui ont été introduites par les auteurs de ce travail dans le projet primitif, on retrouve dans leur tracé les principales difficultés dont on avait été frappé jusqu'ici ; c'est-à-dire le développement du canal sur les coteaux abruptes de la vallée de la Durance, la construction du grand souterrain de Venelles, et le nombre considérable des ouvrages d'art. La dérivation devait débiter 12 mètres cubes à l'étiage, depuis son origine jusqu'au territoire d'Aix, et de ce point jusqu'à Marseille ; le volume des eaux se réduisait à 10 mètres cubes. Le chiffre de la dépense était évalué approximativement à 10,600,000 fr.

De son côté, la ville de Marseille voulant réunir les éléments d'une entière conviction, a fait étudier un nouveau tracé par Aix, suivant le système qui venait d'être indiqué ; et a cherché à se rendre un compte exact des avantages qu'on attribuait à cette nouvelle ligne. Des études complètes ont été faites dans ce but, par l'auteur du projet direct ; les évaluations détaillées, présentées par cet ingénieur, tendent à démontrer que le tracé par Aix, malgré les améliorations qu'il a reçues, présente encore les plus grandes difficultés d'exécution, et peut entraîner la ville de Marseille dans des sacrifices dont on ne pourrait mesurer l'étendue.

C'est dans cet état que cette importante affaire a été soumise à l'examen du conseil général des ponts-et-chaussées. Deux objections capitales étaient sou-

levées contre le projet direct adopté par la ville de Marseille. La première, élevée par les anciens usagers des eaux de la Durance, attaque le principe même de la concession d'eau réclamée par cette ville, et a ainsi pour but de faire rejeter tout projet de dérivation. La seconde objection porte uniquement sur le choix du tracé, et tend à lui substituer un projet qui puisse desservir le territoire d'Aix.

Le conseil des ponts-et-chaussées a examiné avec une sérieuse attention ces questions importantes; après avoir entendu les observations présentées par les maires des villes intéressées, ainsi que tous les auteurs des projets comparatifs, il a discuté mûrement les bases de la décision à intervenir.

En ce qui touche la concession d'eau réclamée par la ville de Marseille, le conseil a remarqué que le calcul sur lequel l'ingénieur en chef de Vaucluse a basé l'évaluation du débit de la Durance, paraissait très-contestable. Il résulte, en effet, d'une opération de jaugeage faite au mois d'août 1836 à Rognonas, au-dessous de toutes les prises d'eau, que le débit de la Durance était de 58 m. 25 c. par seconde.

La rivière, il est vrai, se trouvait alors à son étiage ordinaire, et non pas à l'étiage des grandes sécheresses; cependant on ne saurait admettre que, même à l'époque des plus basses eaux, son débit soit inférieur à 42 mètres cubes par seconde; et si l'on fixe à 12 mètres le volume d'eau minimum qu'il convient de laisser couler continuellement dans le lit de la rivière pour ne porter aucune atteinte aux prises existantes, on voit que l'on peut, sans inconvénient, dériver de la Durance un volume de 30 mètres cubes d'eau par seconde.

Ces eaux sont réclamées en grande partie par le département de Vaucluse; d'un autre côté, les arrosants actuels prétendent que les eaux disponibles, s'il en existe réellement dans la Durance, doivent leur appartenir; qu'ils sont en droit de prendre tout ce qui est nécessaire à leurs besoins, et qu'une nouvelle concession serait contraire à leurs anciens titres.

Cette doctrine ne saurait être admise par l'Administration. Sans doute elle doit avant tout respecter les droits acquis, mais il faut reconnaître aussi que les titres des arrosants ne mentionnent pas les volumes d'eau qui leur sont attribués et qu'ils ne peuvent rien réclamer au delà de leurs jouissances actuelles. La Durance est une rivière flottable, dont les eaux appartiennent au domaine public; il en résulte comme conséquence immédiate que l'Etat conserve le droit imprescriptible de disposer de toutes les eaux qu'il reconnaît comme disponibles. L'utilité publique de la concession réclamée par la ville de Marseille est incontestable, et l'on ne peut pas raisonnablement se refuser à satisfaire à d'aussi graves intérêts. Toutefois, dans le but de ménager le volume d'eau disponible et de concilier autant que possible tous les intérêts, le conseil a pensé qu'il convenait de réduire à 5 mètres 75 centièmes par seconde, à l'époque des plus basses eaux, la quantité d'eau que la ville de Marseille serait autorisée à dériver. On concédait en même temps à la ville d'Aix un volume de 1 mètre 50 centièmes, cubes d'eau.

Après avoir ainsi adopté le principe même de la concession et en avoir fixé les bases, le conseil général avait à faire un examen comparatif des divers

projets qui lui étaient soumis; mais, avant tout, il a reconnu à l'unanimité, qu'en admettant que le tracé proposé par la ville de Marseille pour la dérivation des eaux de la Durance, satisfît aux conditions qu'il doit remplir sous le rapport de l'art, et cette ville demandant à faire les travaux à ses frais et sans réclamer d'ailleurs aucune subvention de l'État, on ne pouvait lui imposer une autre direction, et l'exposer à des chances qu'elle ne veut pas courir et qu'il serait d'ailleurs impossible de préciser et de limiter.

Passant ensuite à l'examen de la question sous le rapport de l'art, le conseil avait à discuter trois projets distincts. D'une part, le tracé adopté par la ville de Marseille, de l'autre, les deux projets par Aix, présentés l'un au nom de cette ville et l'autre étudié par l'auteur du tracé direct. Le conseil a unanimement reconnu que ces deux derniers projets présentaient les mêmes difficultés, les mêmes chances, les mêmes éventualités; que l'appréciation de l'un et de l'autre devait être considérée comme identique et qu'il suffirait dès lors de comparer l'un d'eux avec celui qui se dirige sur Marseille sans passer par Aix.

Après s'être livré à cet examen comparatif, le conseil a déclaré à l'unanimité que le tracé adopté par la ville de Marseille offrait plus de chances de succès que la ligne passant par Aix, qu'il était plus facile et généralement assis sur un meilleur terrain.

Quant aux frais des travaux, le conseil a pensé, à la majorité de dix contre cinq, que les dépenses du canal qui se dirige sur Marseille sans passer par Aix, pouvaient être réglées comparativement à celles du canal qui passe par Aix pour aboutir à Marseille,

dans le rapport de 2 à 3, c'est-à-dire que le second canal devra coûter 50 pour 100 de plus que le premier. La minorité du conseil a proposé de réduire ce rapport dans les termes de 3 à 4.

Le conseil a, d'ailleurs, approuvé unanimement l'opinion que l'intérêt même des deux villes d'Aix et de Marseille semblait leur commander de s'isoler pour l'exécution de ce grand travail, et d'établir deux dérivations séparées pour chacune d'elles. Il est aisé de reconnaître, en effet, que c'est une entreprise hardie, difficile, chanceuse; d'établir un cours d'eau roulant plus de sept mètres cubes par seconde sur les coteaux escarpés de la vallée de la Durance et de lui ouvrir un passage souterrain de deux lieues de longueur à travers le plateau de Venelles, alors que c'est une entreprise ordinaire d'ouvrir dans de pareilles circonstances une dérivation qui ne débiterait qu'un ou deux mètres cubes par seconde.

Quoi qu'il en soit, tout en émettant son avis sur les divers projets soumis à son examen, et en indiquant le parti qui lui semble le plus économique, le conseil pense qu'il ne convient pas de donner un caractère législatif au choix des tracés, non plus qu'au mode d'exécution des travaux.

Il importe que la loi n'oppose aucun obstacle aux améliorations qui pourraient encore être introduites dans l'un et l'autre projets, et qu'elle permette les combinaisons nouvelles que pourront comporter les intérêts isolés ou communs des deux villes d'Aix et de Marseille.

Messieurs, les considérations que nous venons d'exposer rapidement sont celles qui ont guidé le

Gouvernement dans la présentation du projet de loi soumis à vos délibérations.

La ville de Marseille, qui forme le centre commercial du midi de la France, qui seule verse dans les caisses de l'État une somme annuelle de près de 40 millions, qui renferme dans son sein une population de plus de 160,000 habitants, vient réclamer, dans l'intérêt de son agriculture et de sa salubrité, les eaux qu'elle ne peut trouver dans son propre bassin. Elle ne demande à l'État ni subvention, ni sacrifice d'aucune nature; elle seule prend à sa charge, et l'étude des projets et l'exécution des travaux.

A côté de Marseille vient se placer la ville d'Aix, moins importante sans doute, moins heureusement située, mais dont les besoins ne sont pas moins dignes de la sollicitude du Gouvernement.

Pourrait-on repousser la demande de ces deux villes, alors qu'elle est justifiée par des intérêts aussi puissants, aussi incontestables !

Le projet de loi, en limitant les quantités d'eau que l'on peut attribuer à chacune des villes de Marseille et d'Aix, au moment du plus bas étiage, donne des garanties certaines à tous les intérêts.

Quant au choix des projets et à leur mode d'exécution, nous avons pensé, conformément à l'avis du conseil des ponts-et-chaussées, qu'ils ne pouvaient pas être l'objet d'une disposition législative.

Les deux villes d'Aix et de Marseille doivent seules concourir à l'exécution des travaux; elles doivent donc conserver l'initiative du parti qu'elles croient le plus convenable, et rester juges, sous l'approbation toutefois de l'Administration supé-

rieure, des combinaisons qui pourront leur permettre de réaliser enfin une entreprise si vivement désirée.

La ville de Marseille s'est assurée à l'avance les voies et moyens nécessaires pour réaliser l'entreprise qui doit contribuer si puissamment à la prospérité de son territoire; les dépenses étaient évaluées à 10 millions dans la supposition où l'on devait emprunter à la Durance 10 mètres cubes d'eau à l'étiage.

La réduction de ce volume d'eau doit amener une diminution sensible dans les frais des travaux; mais nous pensons qu'il est prudent au moins de toujours compter sur une avance de dix millions. La ville de Marseille a sollicité et obtenu, par une ordonnance royale du 26 décembre 1837, une augmentation sur ses droits d'octroi, augmentation dont le produit doit être spécialement affecté aux travaux du canal de dérivation. Ce produit est évalué à 642,000 fr. à peu près. Il est donc plus que suffisant pour couvrir l'intérêt et l'amortissement d'un emprunt de dix millions, et, d'ailleurs, quand les travaux seront terminés, l'amortissement s'accroîtra de tous les revenus que le canal procurera nécessairement par les concessions d'eau pour l'agriculture, et par la vente ou la location des chutes qu'il sera possible de créer, puisque le canal arrive dans le territoire de Marseille, à 120 mètres environ au-dessus du niveau de la mer. La ville de Marseille ne se propose pas, toutefois, de contracter immédiatement l'emprunt dont il vient d'être parlé. Le produit des droits déterminés par l'ordonnance du 26 décembre 1837, suffira pour payer les premiers travaux, et ce n'est que dans la ses-

sion prochaine qu'une proposition législative vous sera soumise pour autoriser la ville de Marseille à recourir à la voie du crédit.

La ville d'Aix, de son côté, a déjà voté une somme d'un million, pour s'assurer les eaux nécessaires aux besoins de ses habitants : elle se propose de s'imposer encore de nouveaux sacrifices, qui paraîtront toujours légers quand on songe aux grands avantages qu'ils doivent procurer.

Il nous a paru prématuré, Messieurs, de fixer dès ce moment le prix des concessions partielles que les villes de Marseille et d'Aix pourront ultérieurement délivrer, lorsque les travaux seront exécutés. Il ne s'agit pas ici d'un entrepreneur ordinaire, vis-à-vis duquel il soit indispensable de ne laisser aucune condition incertaine. Les villes sont mineures, elles ne peuvent agir que sous la tutelle et la direction du Gouvernement : Aix et Marseille ne sont pas guidées ici, d'ailleurs, par un esprit de spéculation. Elles n'ont en vue principalement que l'intérêt de leur territoire et les besoins de leurs habitants; c'est dans la satisfaction de cet intérêt et de ces besoins, qu'elles trouveront le prix de leurs avances, et l'expérience du passé ne prouve que trop qu'il ne peut être ici question d'une opération financière.

Il nous paraît donc convenable d'attendre l'achèvement des travaux pour régler le tarif des concessions, et nous pensons que la fixation de ce tarif peut être abandonnée à un réglement d'administration publique.

Le dernier article du projet de loi détermine une condition qu'il était essentiel de régler à l'avance pour prévenir toute difficulté et qui, d'ailleurs, est

déjà consacrée par plusieurs précédents et notamment par la loi du 7 juin 1826 relative au canal des Alpines.

Tels sont, Messieurs, les motifs du projet de loi dont voici la teneur.

PROJET DE LOI *.

Article premier.

La ville de Marseille est autorisée à ouvrir à ses frais un canal dont les eaux seront dérivées de la Durance et dont le débit n'excédera pas, à l'époque des plus basses eaux de la rivière, cinq mètres cubes soixante-quinze centièmes par seconde.

Art. 2.

La ville d'Aix est également autorisée à ouvrir à ses frais un canal dont les eaux seront dérivées de la Durance ou du Verdon, et dont le débit n'excédera pas à l'époque des plus basses eaux de la rivière, un mètre cube cinquante centièmes par seconde.

Art. 3.

Un réglement d'administration publique déterminera le tarif d'après lequel les villes de Marseille et d'Aix pourront procéder aux concessions partielles des eaux dérivées.

* M. Legrand, conseiller d'État, chargé d'en soutenir la discussion.

Art. 4.

La contribution foncière sera établie sur les canaux autorisés par les articles 1 et 2, en raison de la surface qu'ils occupéront; la cote en sera calculée comme pour les canaux de navigation, conformément à la loi du 25 avril 1803.

(N° 253.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Sur les Douanes,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Séance du 22 Mai 1838.

MESSIEURS,

Le projet de loi relatif aux douanes que nous avions apporté, le 3 juin 1837, à la précédente législature, a été l'objet d'un rapport approbatif que la Commission de cette Chambre a présenté dans la séance du 22 juin, mais qui n'a pu être discuté avant la fin de la session.

Il ne contenait, il est vrai, que des dispositions déjà mises en vigueur pour la plupart par des ordonnances royales rendues en vertu de l'art. 34 de

la loi du 17 décembre 1814, ordonnances qui, loin d'avoir provoqué la moindre réclamation, se présentaient entourées de l'approbation générale et défendues par une expérience de plusieurs mois. La Chambre parut même désirer que l'épreuve se prolongeât avant qu'elle eût à donner son vote, voulant sans doute avoir une garantie de plus de la sagesse de ses résolutions. Tout justifie cette prudence. En effet, si nous jetons un regard sur ce qui s'est passé dans les derniers temps, nous voyons que les Chambres ont eu à s'applaudir que, dans les cas d'urgence, le Gouvernement eût pris, dans les strictes limites posées par la loi, l'initiative des mesures qui devaient satisfaire provisoirement aux besoins du commerce et de l'industrie. C'est, en matière pareille, le plus sûr moyen de faciliter la tâche de la législature, de se mettre plus directement en présence des faits, d'échapper à de fausses prévisions et de conjurer toutes vaines alarmes; c'est le moyen de pouvoir traiter avec maturité et en parfaite connaissance de cause des questions qui, de leur nature, se compliquent d'une foule d'intérêts très-diversement compris.

Messieurs, nous avons différé jusqu'à présent à reproduire devant vous le projet dont nous venons de parler, parce que nous espérions pouvoir y ajouter les dispositions nouvelles que réclament des intérêts dont quelques-uns ont déjà occupé votre attention.

Mais comme je l'ai fait pressentir lorsque j'ai eu à m'expliquer devant vous sur diverses pétitions, nous avions besoin, tout en usant du droit qu'un pays comme la France a incontestablement de régler ses tarifs dans son propre intérêt, nous avions

besoin, précisément pour que cet intérêt fût embrassé dans toute son étendue, d'avoir des explications avec nos plus proches alliés, afin d'obtenir l'assurance que la modération de nos vues et les efforts que nous sommes disposés à faire pour concilier tous les intérêts, seront reconnus et payés de retour. Le temps a été mis à profit.

Nous avons fait tout ce qui dépendait de nous pour concilier par une même solution le plus grand nombre d'intérêts possible; mais avant de formuler le projet de loi que les Chambres pourraient discuter si elles étaient encore réunies, ou l'ordonnance qu'en pareille matière la loi du 17 décembre 1814 permet de rendre lorsqu'il y a urgence, nous croyons utile de compléter la constatation des faits par une enquête supplétive, à laquelle nous convie la présence à Paris d'un grand nombre d'intéressés dans la filature et le tissage du lin; nous croyons nécessaire de consulter ensuite le conseil supérieur de commere. Vous approuverez, Messieurs, cette lenteur qui prouve à la fois que nous ne sommes entraînés par aucun esprit de système et que nous ne voulons agir que dans le plus véritable intérêt de l'industrie et du commerce, vu dans ses relations les plus étendues.

Lorsqu'en 1834, l'un de mes prédécesseurs vint demander ici que le droit d'importation sur le fil de lin fût doublé, la Commission répondit qu'elle aurait désiré pouvoir adopter cette augmentation; mais qu'il lui paraissait préférable de n'ajouter qu'un quart en sus des anciens droits, afin de n'avoir pas à changer, en même temps, le tarif des toiles; et parce que « d'autre part (ce sont ses expressions), plusieurs membres de la Commission

» avaient pensé qu'il était utile de soumettre à un
» essai le principe de la libre concurrence ; et de
» vider par l'expérience, la lutte qui existe entre
» deux principes d'économie politique. » . . . .

En vous rappelant ces faits, Messieurs, en vous rappelant que, dès le 3 février 1834, le Ministre du commerce a signalé à cette tribune toute l'étendue de la révolution qui se préparait dans l'industrie qui travaille le lin, nous vous montrons combien doit être réfléchi le jugement qu'il y aura bientôt à porter sur l'expérience à laquelle vos commissaires en ont appelé il y a quatre ans.

En attendant, nous venons satisfaire au devoir que nous impose la loi de 1814, en vous rapportant le projet de loi qui n'a pas été voté l'année dernière, et auquel nous n'avons ajouté que les dispositions des ordonnances postérieures.

Les unes et les autres ont pour but de favoriser le commerce et l'industrie par des atténuations de tarif faites dans de justes mesures et avec la réserve convenable pour éviter tout brusque déplacement d'intérêts, et pour maintenir la plus essentielle des règles d'économie publique, celle qui veut que l'on conserve d'abord ce qui est légitimement acquis.

Je rappelle ici ce qui a été exposé à la dernière législature, que le projet de loi dégrève plusieurs matières tinctoriales, le suc tannin, la cochenille, le nerprun, l'orcanette, etc., etc., afin que leurs taxes se trouvent en rapport avec celles d'autres substances ayant la même destination, que la loi du 2 juillet 1836 a degrévées aussi, à savoir : l'indigo, le rocou, le bois de campêche, etc.

Le même principe doit s'appliquer à d'autres produits bruts qui servent d'éléments au travail des

fabriqués, comme la chaux, le bois à brûler, les pierres à aiguiser, le minerai d'antimoine, le sable pour la bâtisse.

Nous suivons également les données des dernières lois de douane, en proposant d'admettre, à des droits suffisamment élevés, des marchandises qui, bien que déjà chargées d'une certaine main-d'œuvre, sont cependant nécessaires à notre industrie; ainsi, les petites parties de mécaniques qui entrent dans la composition des métiers à tulle; elles se fabriquent plus couramment en Angleterre, et, après tout, il n'y a pas moins d'avantages à les admettre que les outils auxquels nous voulons les assimiler pour l'application des droits d'entrée.

Ainsi, le fil de laine retors et grillé, que les fabriques de Lyon demandent à pouvoir faire entrer comme trame, dans la composition de leurs tissus de soie. C'est ici que l'initiative de cette mesure a été prise en 1836, et l'année dernière la Commission des douanes a d'avance accueilli le taux du droit qui, maintenant, remplace la prohibition. Son rapport contient, à cet égard, des explications auxquelles on voudra recourir ainsi qu'aux procès-verbaux de l'enquête qui a précédé.

Le tarif de sortie appelait aussi des modifications propres à faciliter les échanges avec le dehors, et à relever le prix des objets dont le marché peut être agrandi.

Depuis longtemps déjà on s'attache à faire disparaître les restrictions de sortie qui tenaient à un régime de défiance très-mal entendu. Toutefois, ce tarif comprend encore la prohibition des armes et projectiles de guerre, des chevaux entiers, des drilles, des rognures de peaux, des écorces à tan, du

duvet de cachemire, des soies en cocons et des minerais de fer et de cuivre.

Puisqu'il ne s'agit plus de maintenir les prohibitions qui résultaient d'un système, on doit comprendre que, pour chacun de ces objets, il existe un motif spécial qui s'oppose encore à ce qu'on en permette la sortie; mais il est bon de les soumettre à une sorte de révision périodique, afin de juger s'ils conservent encore assez de valeur pour faire maintenir la défense.

C'est dans cette vue, qu'en dernier lieu, nous avons appelé l'attention des conseils généraux à se prononcer sur le mérite de chacune des prohibitions de sortie encore subsistantes. Les mesures qui pourront être prises d'après leur avis vous seront proposées plus tard.

Aujourd'hui, Messieurs, nous n'avons à vous signaler, comme évidemment inutile, que la prohibition du minerai de cuivre : ce métal, vous le savez, s'exploite chez nous en si petite quantité, que c'est à peine si elle équivaut au dixième de nos besoins ; de tous temps, c'est à l'étranger que nous avons dû nous pourvoir, et c'est par cette même raison que la dernière loi de douane a réduit à moitié le droit sur le cuivre laminé, et à 2 f. le droit sur le cuivre brut coulé en plaques qui, jusqu'alors, payait 44 fr. Ce n'est donc pas une nécessité pour nous de retenir le minerai qui s'exploite près des côtes du royaume; car, lorsqu'il arrive qu'on en sollicite l'exportation, c'est uniquement parce qu'on éprouve le besoin d'aller le faire réduire à l'étranger, ne pouvant, sans dommage, le transporter à l'intérieur, jusqu'aux points où il existe des fourneaux. En effet, quel-

ques mines placées maintenant, entre l'impossibilité de profiter du voisinage de la mer pour aller à l'étranger, et l'impossibilité de supporter les frais de transport jusqu'aux fonderies françaises, restent sans aucune valeur.

L'article du projet qui règle la prime des acides, est la conséquence nécessaire du nouveau tarif que la loi du 5 juillet dernier a mis en vigueur pour les nitrates de soude et de potasse.

Les dispositions relatives à l'île de Corse dérivent également d'une loi qui a été rendue, le 26 juin 1835, et qui a laissé à des ordonnances royales le soin de désigner, d'une part, les marchandises qui, sur le littoral de la Corse, doivent être soumises à la police de circulation; et, d'autre part, celles qui, provenant de cette île, peuvent être admises dans le royaume en exemption de droits.

Quant aux dispositions qui se rapportent aux colonies, elles se justifient par les plus simples règles de l'économie publique. A la sortie de nos Antilles, on percevait un droit de 4 pour 100 de la valeur sur le sucre qui s'embarquait pour France, la seule destination permise, et ce droit avait sa raison dans le fait, qu'en France, le sucre de nos Antilles ne rencontrait aucune concurrence possible; mais du moment où la consommation de la métropole n'est plus exclusivement réservée aux sucres coloniaux; du moment où le sucre indigène, assujetti à l'impôt, acquiert les droits les plus incontestables à leur faire concurrence, on ne doit plus s'occuper que du soin de rendre cette concurrence libre et sincère; on ne peut plus exiger de droits du sucre que l'on embarque pour la France, puis-

qu'ici nous avons réglé la condition de tous, en vue des intérêts les plus généraux.

Au reste, cette mesure, réalisée dès le 10 octobre 1835, a dû être prise en considération lorsqu'on a discuté la loi sur les sucres.

On supprime donc le droit d'exportation; mais comme il faisait partie du revenu colonial, on permet à l'administration des colonies de se créer une autre ressource, en imposant, sans toutefois dépasser le maximum de 3 pour cent de la valeur, les produits que les colons eux-mêmes sont obligés de consommer, c'est-à-dire les produits pour lesquels le privilége est maintenu. L'impôt, ainsi établi, ne nuira à aucun intérêt, et se répartira, d'une manière égale, entre tous les consommateurs.

On accorde également aux colonies des Antilles la faculté de recevoir des madras de l'Inde, qui sont de nécessité pour l'usage des colons et de leurs noirs, mais à condition de payer un droit qui est, tout à la fois, assez fort pour protéger les tissus français, et assez modéré pour ne pas exciter la contrebande.

Pour les voitures locomotives qui doivent servir à transporter les cannes dans les ateliers, ce n'est que temporairement, et à titre d'essai, qu'on en permet l'entrée aux Antilles françaises, mais toujours à la condition de payer un droit, dont les mêmes machines venant de France, resteront affranchies, jusqu'à ce qu'on leur rende le marché exclusif.

Nous reproduisons, comme au projet de 1837, la proposition de retirer aux produits naturels venant des îles de la Sonde, le bénéfice que leur ac-

corde l'ordonnance du 8 juillet 1834, et qui consiste dans la remise d'un cinquième des droits que paient les mêmes produits venant des parties de l'Inde situées en deçà de ces îles.

Le but de la disposition qui a été accueillie par la loi du 2 juillet 1836, était d'encourager la navigation la plus lointaine, c'est-à-dire celle qui atteint les mers situées au delà des passages de la Sonde et qui peut servir à d'utiles échanges avec la Chine, la Cochinchine, les Philippines et les autres parties du grand archipel indien; mais les termes dont on s'est servi ont, pour ainsi dire, dénaturé la mesure. Ils ont embrassé les îles mêmes qui forment les passages de la Sonde et ont fait ressortir, en faveur de ces îles, de Sumatra particulièrement, et au préjudice des provenances du Bengale, une différence que ne justifie pas une plus grande distance parcourue. Il est résulté de là une sorte de privilége pour les cafés chargés à Padang ou à Java, et aussitôt ils ont remplacé, en grande partie, ceux qui auraient été apportés des autres pays hors d'Europe et qui auraient été passibles de plus forts droits. Aussi le Trésor en éprouve-t-il un dommage réel sans que la navigation française en profite aucunement.

Il est donc nécessaire, tout en maintenant ce que la disposition principale a d'utile, d'énoncer qu'elle ne s'appliquera plus au retour des bâtiments français qui, après un certain délai, auront été expédiés pour les îles de la Sonde. Le rapport de la dernière Commission des douanes a reconnu que l'état de choses avait des inconvénients qu'il était désirable de faire cesser, et toutefois il a conclu à ce qu'on le maintînt jusqu'à ce que le Gouverne-

ment trouvât des combinaisons plus larges, et vint proposer un changement radical pour toutes les surtaxes de navigation.

Mais, nous nous sommes réservé, Messieurs, de vous soumettre les obstacles que rencontrerait une telle mesure si elle était jugée nécessaire, et d'insister pour que vous donniez, d'abord, votre suffrage à une disposition incontestablement utile qui ne peut pas être ajournée jusqu'à ce qu'on ait donné cours à une idée théorique.

Le dernier titre du projet comprend des dispositions d'ordre qui ont déjà, en grande partie, la sanction de l'expérience, et contre l'adoption desquelles il nous est impossible de supposer qu'aucune réclamation puisse se produire, puisqu'elles sont toutes en faveur du commerce, qui ne les a attendues que parce qu'il fallait d'abord les concilier avec les garanties qu'exige un bon service de douanes.

Maintenant, Messieurs, nous avons à vous entretenir des ordonnances qui ont été rendues depuis la dernière session.

Celle du 5 juillet a réglé le tarif des poils de blaireau et de la nacre de perle préparée d'une certaine manière; elle a réduit le droit de la gomme copale, et enfin elle a donné à deux bureaux de la frontière du Haut-Rhin, la faculté de recevoir le plâtre au minimum du droit.

Les motifs de ces dispositions de détail seront appréciés par vous, et, au besoin, nous les compléterons lors de la discussion.

Mais une autre ordonnance a réglé un objet plus important, et d'un intérêt plus général; c'est celle du 25 novembre 1837, relative au tarif de la houille.

C'est de celle-là que nous devons vous entretenir.

Vous vous rappelez, Messieurs, que des ordonnances de 1835, confirmées par la loi du 2 juillet 1836, avaient déjà statué sur ce même objet, et que, pour les importations par mer, elles avaient établi divers droits, selon les points d'arrivage.

Avant de partager en trois sections le littoral, jusqu'alors soumis au droit uniforme de 1 fr. par hectolitre, avant d'assigner à chacune de ces trois sections un droit spécial, on s'était rendu compte des besoins de chacune des parties du territoire couvertes par ces sections, ainsi que des ressources qui devaient y satisfaire.

Si les faits sur lesquels reposait la loi du 2 juillet 1836 étaient restés les mêmes, nous n'aurions pas changé le tarif.

Mais, loin de là, il fallut reconnaître, dès l'automne de 1837, que les réserves en combustible, épuisées par la longue durée de l'hiver, n'avaient pas pu être rétablies, à cause d'une sécheresse continue qui avait interrompu les transports par eau.

Ce fait était accidentel; mais il venait s'ajouter encore à l'action progressive des causes générales et permanentes qui se manifestaient à tous les yeux; c'est-à-dire au rapide développement de toutes les branches du travail, tant chez nous que dans les pays qui nous avoisinent.

Nous dûmes comparer les besoins en vue desquels la précédente loi avait été rendue avec ceux qui se multipliaient si rapidement par l'emploi de la houille pour le chauffage domestique, et par les progrès des hauts fourneaux, des forges, des fabriques de betteraves, des usines qui emploient la

vapeur ; des gazomètres et des locomotives pour la navigation et les chemins de fer.

De cette comparaison et de celle des prix qui se soutenaient en France et à l'étranger, aussi bien que des informations directes que nous avions fait prendre sur les lieux de production, il résultait évidemment que l'importation des houilles devenait une nécessité publique, et que, du moment où les droits de douane n'empêchaient pas qu'elle n'augmentât dans la Seine-Inférieure, il fallait aviser aux moyens de donner aux plus grands foyers de consommation, à Rouen et à Paris, la faculté de recevoir par la navigation maritime, le surcroît d'approvisionnement que n'apportaient pas les canaux intérieurs.

Nous n'avons pas à nous étendre sur l'état de choses qui a provoqué l'ordonnance du 25 novembre dernier ; car il avait saisi tous les esprits. Il entraînait la nécessité d'abaisser le droit sur la frontière du nord et sur toute la partie du littoral qui restait encore assujettie à la taxe spéciale de 1 fr. par hectolitre.

Nous avons obéi à cette nécessité, avec la conviction que le haut prix de la houille en Angleterre, combiné avec la moitié de cette taxe, donnerait encore à nos mines une plus forte garantie de succès que celle qu'on avait voulu leur ménager précédemment.

Mais, en usant de la faculté que la loi nous donnait, en accomplissant le devoir qui, par là même, nous était imposé, nous avons, croyons-nous, agi avec prudence, et en ne perdant de vue aucun des intérêts qui nous sont confiés.

C'est encore par les mêmes motifs que nous sou-

mettons à la Chambre le projet de convertir en loi l'ordonnance qui a réduit à 50 c. les deux taxes les plus élevées qui se percevaient sur les côtes de l'ouest et du nord, et à 15 c. la taxe qui affectait les importations par terre.

Par là, on simplifie le tarif des houilles. Il n'y a plus que deux quotités de droits (30 et 50 c.) pour les importations par mer, qui, précédemment, en rencontraient trois (30, 60 c. et 1 fr.). Il n'y a plus également que deux quotités de droits pour les frontières (10 et 15 c.), tandis que précédemment il y en avait également trois (10, 15 et 30 c.).

Pour montrer les avantages du régime que nous vous prions de maintenir, il nous suffira, Messieurs, d'appeler votre attention sur ces deux faits :

D'abord, l'industrie a reçu de vous un sensible encouragement; elle a pu se pourvoir de combustible par différents modes; les importations se sont accrues, et si le prix de la houille ne s'est pas abaissé autant que cela était désirable, du moins a-t-il été démontré que ce n'était pas le tarif des douanes qui le maîtrisait, et que le Gouvernement avait raison de ne pas sacrifier toutes les ressources du Trésor pour satisfaire à des vues purement théoriques.

Ensuite, les extracteurs français ont pu voir que le nouveau tarif n'affectait en rien leur position, puisque le prix de la houille se maintenait avantageusement. Ils ont dû reconnaître, au contraire, que l'on avait servi leurs intérêts, en aidant à la rapide propagation de l'emploi de la houille.

Et s'il fallait une autre preuve du parfait accord des mesures que nous avons prises, avec les progrès de l'extraction en France, nous vous prierions

de voir le nombre d'entreprises qui se forment tous les jours pour l'exploitation de la houille, le nombre des demandes en concession, et, ce qui est plus concluant encore, l'état des anciennes Compagnies.

Nous espérons donc, Messieurs, qu'en reconnaissant la constance de nos efforts pour arriver graduellement au meilleur régime possible, en ce qui concerne les houilles, vous adopterez le projet de loi que nous venons vous soumettre, comme la transaction la plus sage et la plus avantageuse que l'on puisse obtenir aujourd'hui.

PROJET DE LOI*.

TITRE PREMIER.

TARIF.

§ 1er. — *Importations.*

Article premier.

Les droits de douanes à l'importation, seront, pour les objets ci-après désignés, établis ou modifiés de la manière suivante :

			fr. c.	
Chaux	Pierres à	brutes	« 10	les 100 kil.
		calcinées	« 20	les 100 kil.
		broyées		
	éteinte			

Toiles métalliques en fil de fer............. — Moitié du droit fixé pour les toiles métalliques en acier.

Schals de cachemire fabriqués aux fuseaux dans les pays hors d'Europe	de 5/4 et au-dessus, longs ou carrés	100f.	la pièce.
	de moindre dimension	50	

Toiles de lin ou de chanvre, croisées, grossières, dites treillis.......................... — Comme toile unie de huit fils.

Zinc, en masses brutes, par bâtiments étrangers. 1 fr. 50 c. les 100 kil.

Fil de laiton poli (sauf celui qui est propre à la broderie). — Comme le fil non poli.

Pièces d'intérieur des métiers à tulle (charriots, guides, bobines, etc.) — Comme outils, selon l'espèce.

* MM. David et Gréterin, conseillers d'État, chargés d'en soutenir la discussion.

Chapeaux de fibres de palmier.	Fins......	75 c.	La pièce, sous les conditions déterminées par la loi du 17 mai 1826, pour les chapeaux de paille, chaque croisure étant considérée comme une tresse.
	Grossiers....	20 c.	

Sucs tannins extrait	de la noix de Galles et des avélanèdes.	liquides........	5 fr.	» c.	les 100 kilogrammes.
		concrets........	7	»	
	végétaux...	liquides	»	50	
		concrets........	1	25	
Minerai d'antimoine, tel qu'il est extrait de la mine et avant toute préparation....			1	»	
Rotins de petit calibre, entiers ou en éclisses.	par navires français.	de l'Inde.......	15	»	
		d'ailleurs.......	25	»	
	Par navires étrangers.................		30	»	

Graine de sésame...................... Comme graine oléagineuse.

Baies de nerprun et orcanette.	Par navires français....	5 fr.	» c.	les 100 kil.
	Par navires étrangers..	7	50	

Cochenille.	Par navires français.	des pays hors d'Europe.	»	75 c.	le kilog.
		d'ailleurs.............	1 f.	»	
	Par navires étrangers......................		1	50	

Poils de blaireau, avec les mêmes distinctions que pour les poils de sanglier.. Le droit fixé pour les poils de sanglier, avec deux cinquièmes d'augmentation.

Duvet d'eyder non épuré.................... Le quart du droit fixé pour le duvet pur.

Sable commun pour la bâtisse.................. 1 c. les 100 kilog.

Pierres à aiguiser brutes...................... Les deux cinquièmes du droit fixe pour les pierres taillées.

Nickel métallique... brut		5 f. les 100 kil.
Nickel métallique... allié de zinc, de plomb et de cuivre (argentan)...............	en masses.......	10 les 100 kil.
	laminé ou étiré..	50 les 100 kil.
Nacre de perle, sciée ou dépouillée de sa croûte		Le double du droit fixe pour la nacre franche brut.
Résine, dite gomme copale, ...		Le double du droit fixé pour la résine de laque naturelle, selon les provenances et le pavillon.
Toiles de lin et de chanvre, dites mi-blanches		Les toiles qui, ayant reçu un degré quelconque de blanchîment, soit avant, soit après le tissage, ne conserveront pas la couleur prononcée de l'écru, paieront comme toiles blanches.
Ouvrages en caoutchouc.....	pur..................	20 fr. les 100 k.
	combinés avec d'autres matières (sauf les tissus en pièces).......	Comme mercerie fine.
Semoule importée en Corse. .	en pâte..............	Comme pâtes d'Italie.
	en gruau (grosses farines)................	6 fr. les 100 k.
Fils de laine longue peignée, écrus, retors à un ou à plusieurs bouts, dégraissés et grillés............		7 fr. le kil.

Ces fils ne seront admis que par les seuls ports de Calais et de Boulogne pour être dirigés, sous plomb et par acquit-à-caution, sur la douane de Paris qui percevra le droit, après avoir vérifié l'existence de tous les caractères sus-indiqués.

Les fils de laine importés en vertu de la présente disposition seront revêtus par la douane de Paris, d'une marque distinctive dont les ordonnances royales détermineront le mode.

La recherche dans l'intérieur des fils de laine de toute espèce, qui ne proviendront pas, soit des fabriques françaises, soit de l'importation légale, aura lieu ainsi qu'il est réglé pour les fils de coton, par le titre VI de la loi du 28 avril 1816, et par les ordonnances qui en dérivent.

				fr.	c.	
Houilles.	par mer	des sables d'Olonne exclusivement à Dunkerque inclusivement.	par navires français.	»	50	les 100 kilog.
			p. navires étrangers	1	»	
	par terre	de la mer à Hallnin exclusivement		»	50	
		par tous les autres points		»	15	

Les importatiens effectuées par la rivière de Meuse et par le département de la Moselle, continueront à ne payer que 10 c. par hectolitre comble, pesant 100 kilogrammes.

Produits des contrées situées au delà des passages de la Sonde.

La disposition de l'article premier de la loi du 2 juillet 1836, relative aux produits naturels des îles de la Sonde et des pays situés au delà des passages formés par les dites îles, ne s'appliquera, à l'égard des navires expédiés de France postérieurement à la date du   , qu'aux mêmes produits apportés exclusivement et en droiture, des pays situés au delà des passages de la Sonde, soit au nord du 4e degré de latitude septentrionale, soit à l'est du 116e degré de longitude est, et à l'exclusion des produits chargés aux îles formant les dits passages.

§ 2. — *Exportations.*

Art. 2.

Les droits de douanes à l'exportation seront, pour les objets ci-après désignés, établis ou modifiés de la manière suivante :

Chiens de forte race...... 5 francs par tête.

Cette disposition ne sera applicable que sur la frontière de terre, de Dunkerque aux Rousses exclusivement.

Seront considérés comme chiens de forte race, ceux qui auront 325 millimètres (12 pouces) et plus, de hauteur au milieu de l'échine.

Minerai de cuivre, avant toute fusion.	» f. 25 c.	les 100 kilog.
Plants d'arbres.	» 05	

Pierres à chaux, brutes, entières ou broyées, comme la chaux calcinée.

TITRE II.

Restitutions de droits à la sortie.

Art. 3.

Le remboursement du droit perçu, à l'entrée, sur les nitrates, s'opérera, à l'exportation des acides qui en sont extraits, au taux suivant :

Pour l'acide sulfurique. . . .	» f. 50 c.	les 100 kilog. net d'acide.
Pour l'acide nitrique.....	14 »	

Auront seuls droit à ce remboursement, les acides dont la concentration sera amenée,

Celle de l'acide sulfurique, au moins à..........................	64°	de l'aréomètre
Celle l'acide nitrique, au moins à.	34°	de Beaumé.

Les acides devront être expédiés directement des fabriques françaises, accompagnés de certificats d'origine réguliers, sur un des bureaux autorisés à recevoir les déclarations de marchandises jouissant de primes.

TITRE III.

DISPOSITIONS RELATIVES A L'ILE DE CORSE.

§ 1er. — *Police de circulation.*

Art. 4.

Les dispositions de l'article 22 de la loi du 17 mai 1826 s'appliqueront à tous les objets qui, d'après le tarif général des douanes, sont prohibés à l'entrée, et de plus, aux céréales de toute espèce, et aux marchandises désignées ci-après.

Acier.
Cordages de chanvre.
Fers en barres.
Fers-blancs.
Fromages.
Huile d'olive.
Laines.
Marbres ouvrés et sciés.
Liqueurs, rhums et eaux-de-vie de toute espèce.
Pâtes d'Italie.
Poisson salé.
Potasses.
Savons.
Toiles.
Viandes salées.
Brai sec.
Goudron.
Chanvre et lin teillés et peignés.
Fonte.
Groisil.
Soude naturelle.
Tartre brut.

§ 2 — *Marchandises qui peuvent être expédiées en franchise pour le continent.*

Art. 5.

Continueront à être expédiés en franchise, et par acquit-à-caution, des ports de la Corse, sur les ports de Toulon, Marseille, Cannes, Cette et Agde, les produits de l'île qui jouissent actuellement de cette franchise, en vertu du premier paragraphe de l'article 10 de la loi du 21 avril 1818, et de l'article 3 de la loi du 17 mai 1826.

Aucun de ces produits ne pourra être expédié que sur la représentation et le dépôt de certificats d'origine délivrés par les magistrats des lieux de récolte.

Pour les huiles et pour les céréales, ces certificats ne seront valables que revêtus du visa du préfet, accordé d'après l'avis du directeur des douanes.

Art. 6.

Pourront également être expédiées en franchise et par acquit-à-caution, des ports de la Corse sur les ports désignés en l'article précédent, les marchandises ci-après dénommées :

Brai sec,

Chanvre et lin teillés et peignés,

Eaux-de-vie de baies d'arbousier,

Fers étirés en barres de toutes dimensions, lorsque l'origine en sera constatée au vu des échantillons, par les commissaires-experts du Gouvernement,

Fontes en masses pesant plus de 25 kilog.,

Goudron,

Groisil,

Poisson de mer salé dans les ateliers situés à la résidence des receveurs des douanes,

Potasses,

Soies grèges,

Soudes naturelles,

Tartre brut,

Marbres sciés.

Les dites marchandises n'obtiendront la franchise que sous les conditions suivantes :

1°. Tout fabricant ou chef d'atelier fera, au bureau des douanes le plus voisin, la déclaration préalable de la situation de son établissement, de l'espèce et de la quantité présumée des marchandises qui y seront produites annuellement, ainsi que de la nature et de l'origine des matières premières employées à leur fabrication ;

2°. Les établissements ainsi déclarés seront soumis aux visites, exercices et recensements des employés des douanes, qui pourront y procéder sans le concours des autorités locales ;

3°. L'Administration des douanes pourra soumettre, à la formalité du compte ouvert, ceux des dits établissements pour lesquels, à raison de leur nature et de leur situation, cette formalité sera jugée nécessaire ;

4°. Les marchandises désignées dans le précédent article ne seront expédiées que sur la présentation et le dépôt de certificats d'origine, délivrés conformément à ce qui est réglé, pour les huiles et les céréales, par le 3e § de l'art. 5 de la présente loi.

TITRE IV.

Dispositions relatives aux Colonies françaises.

Art. 7.

Les denrées coloniales provenant des îles de la Martinique et de la Guadeloupe, seront affranchies des droits de douanes à la sortie des dites îles.

Art. 8.

Le droit d'importation, dans les dites colonies, des marchandises arrivant de la métropole et qui ne sont comprises en aucun des tableaux joints à l'ordonnance du 5 février 1826, pourra être élevé jusqu'au taux de 3 °/₀ de la valeur.

Art. 9.

Les mouchoirs de l'Inde, en coton teint en fil, seront admis à la Martinique et à la Guadeloupe, aux droits ci-après :

Sans apprêt, dits : madras ou paliacates..	10 f.	la pièce.
Glacés ou cylindrés à chaud, dits : ventapolam ou mazulipatam..............	5	la pièce.

Art. 10.

Les gouverneurs des dites îles pourront, sur l'avis des conseils privés, autoriser l'importation des machines à vapeur, dites *voitures locomotives*, propres au transport des récoltes et au service intérieur des sucreries, moyennant un droit de 4 pour 100 de la valeur.

TITRE V.

Dispositions réglementaires.

Art. 11.

La restriction de poids établie par la loi du 17 décembre 1814, pour les importations par mer, des toiles, des instruments aratoires et des outils de toute sorte, est supprimée.

Art. 12.

Il y aura entrepôt réel et général des sels dans le port du Tréport (Seine-Inférieure.)

Art. 13.

Le port de Saint-Malo est ajouté à ceux où l'entrepôt des marchandises prohibées de toute espèce peut avoir lieu, aux conditions de la loi du 9 février 1832.

Art. 14.

Les bureaux de Réchésy et de Croix (Haut-Rhin), seront ouverts à l'importation du plâtre, au minimum du droit.

Art. 15.

Le port de Boulogne sera ouvert à l'importation des cotons filés, sous les conditions établies par la loi du 2 juillet 1836.

Art. 16.

Les vins d'Alicante et de Benicarlo de la dernière récolte, importés directement ou réexpédiés par mer des ports de Marseille, Cette et Agde, pourront être admis à Nantes aux conditions prescrites par l'article 1er de la loi du 17 décembre 1814.

(N° 254.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de Budget pour l'exercice de 1839,*

(MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.)

PAR M. J. L. GILLON,

Député de la Meuse.

Séance du 23 Mai 1838.

MESSIEURS,

Administration de progrès et d'avenir, le Ministère de l'instruction publique prépare à l'État ses

* Cette Commission est composée de MM. Calmon, Duchâtel, Piscatory, Cunin-Gridaine, His, Havin, Véjux, Auguis, Rihouet, Gillon, Sapey, Ganneron, le comte Defitte, Vitet, Legrand (Oise), Vuitry, Passy (Hippolyte), Leyraud, de Lamartine, Léon de Maleville, Gouin, Sauzet, Delbecque, Lefebvre, Dufaure, Chasles, Lavielle, Lacrosse, Wustemberg, de Guizard, le baron de Berthois, Saunac, Bignon (Loire-Inférieure), Ducos, Persil, Moreau (Meurthe).

forces intellectuelles. Il a le beau privilége, ou plutôt le redoutable devoir de porter la lumière dans tous les esprits, et la morale dans tous les cœurs. Ce n'est là qu'une vérité sans exagération, aujourd'hui que les pauvres tiennent de la loi même leur droit à l'enseignement gratuit, et que les fils de Roi sont assujettis, par la sagesse paternelle, à la discipline sévère et aux luttes studieuses de nos écoles publiques.

Devant les besoins si graves et si divers auxquels ce Ministère a mission de pourvoir, le législateur s'attache plus à assurer le bon emploi des dépenses qu'à réaliser quelques épargnes. Pour satisfaire à ces besoins, l'année qui suit vaut rarement celle qui s'écoule; à aucune autre époque on n'a eu plus d'empressement à quitter les écoles : chaque génération se disperse bientôt pour se presser à l'entrée des carrières diverses où elle compte gagner le pain qui la nourrira.

Dans sa sollicitude pour l'amélioration de nos enfants, l'autorité universitaire doit donc avoir hâte de les diriger. De là, l'appui qu'elle donne aux salles d'asile; et, si d'insurmontables obstacles ont trompé ses espérances et ralenti la fréquentation des écoles primaires, persistante dans ses efforts autant qu'est durable la nécessité même de s'instruire, elle encourage, comme écoles de réparation, les écoles d'adultes.

Plus que jamais la diversité des carrières est grande, et la capacité, la condition du succès. De là se sont multipliés les enseignements spéciaux, et aucun ne manque à s'étendre. On ne tient plus pour préparation suffisante aux professions appelées libérales, les seules études littéraires : il faut

que l'étude des sciences s'y joigne, et l'enseignement de ces professions est si ample, et doit être si complet qu'on voit les hommes de la plus haute renommée y consacrer toutes leurs lumières. A son tour, l'industrie demande qu'on lui ouvre des écoles ou qu'on lui ménage quelques chaires à part dans des établissements déjà créés. Puis, pour alimentation aux esprits ainsi échauffés, il faut les trésors des musées et des bibliothèques, trésors que la France, comme fanal de la civilisation, ne manque pas, un seul jour, d'accroître des chefs-d'œuvre du génie recueillis chez tous les peuples, et des merveilles de la nature dérobées à tous les climats. Mais il n'est presque pas d'efforts vers l'amélioration qui ne se traduisent en chiffres. Le Ministère de l'instruction publique n'échappe pas plus que tout autre à cette destinée. Sa dotation s'est de beaucoup enrichie depuis la révolution de juillet : à chaque besoin reconnu, la générosité nationale s'est épanchée avec largesse. Combien, cependant, il reste encore à faire. Les projets de loi, qui sont attendus pour compléter l'organisation de l'enseignement public, le diront assez.

C'est à des nécessités, dont on ne peut pas ajourner la satisfaction, que s'adressent, pour la plupart, les crédits nouveaux inscrits au budget de 1839. Nous n'avons pas hésité à accueillir ceux qui nous ont paru se recommander par ce caractère.

ADMINISTRATION CENTRALE.

CHAPITRE PREMIER.

Personnel.

Crédit demandé................ 539,000 fr.

Accordé................ 553,000

Conseil royal: vice-président, 15,000 fr.; conseillers, 60,000 fr.; total 75,000 fr. — Voici le huitième rapport spécial que, depuis la révolution de Juillet, les Chambres auront entendu sur le budget de l'instruction publique. D'accord avec les sept autres (1), il doit presser le Ministre de donner enfin au conseil royal une organisation qui tranche toutes les controverses. Une si rare persistance de désir dans les Commissions de budget qui, chaque année, ont été nommées et en si grande partie renouvelées par les Chambres, n'est-elle pas la marque la plus certaine d'un besoin réel? On ne citerait peut-être pas, parmi toutes les autres branches de l'administration publique qui restent à réglementer, un seul point sur lequel le vote des Commissions ait gardé une telle tenacité. La Commission du budget de 1838 a seulement différé des six précédentes, en ce qu'elle a pensé

---

(1) Voir les quatre rapports de M. Gillon, sur les budgets des années 1832, 1833, 1834, 1835: celui de M. Prunelle, sur le budget de 1836; celui de M. Dubois (de la Loire-Inférieure), sur le budget de 1837, et celui de M. Duvergier de Hauranne, sur le budget de 1838.

que la réorganisation du conseil royal ne devait venir qu'après les lois sur l'*instruction secondaire* et sur l'*enseignement supérieur*. Mais la remarque contraire avait déjà prévalu dans les rapports antérieurs. Au régime de soumission absolue qui était celui de l'Université, sous l'Empire et sous la Restauration, doit succéder la liberté de l'enseignement écrite dans la Charte de 1830 ; mais cette liberté aura ses exigences et ses écarts. Ses exigences, il faut y condescendre ; ses écarts, il faut les prévenir parfois, et les réprimer toujours. Pour modérer les secousses de la transition, et pour diriger la transition elle-même, n'y a-t-il pas prudence à faire régir incessamment la haute sphère administrative par une loi qui porte déjà l'empreinte de l'esprit du nouvel enseignement public ? La faculté des lettres, celle des sciences et celle de la médecine, ont, au conseil royal, leurs plus dignes interprètes ; par la mort de Cuvier, les sciences naturelles y ont perdu leur représentant. Le rapport du Ministre au Roi sur le budget de 1838, exprime le désir que l'étude, aujourd'hui si importante, de cette partie des connaisances humaines, ait son propagateur spécial.

On a dit de même qu'il faut faire représenter les deux autres facultés qui ont aussi leurs propres écoles, et dont l'influence est si grande sur la morale publique, le droit et la théologie. Plus d'une fois (1) on a exprimé l'espérance que des membres amovibles, ajoutés aux conseillers à vie, apporte-

(1) Voir les rapports déjà cités sur les budgets de 1832 et 1836.

raient, du dehors au dedans, la connaissance plus pratique et plus variée des besoins presque incessants que la marche sociale fait naître. Déjà cette vérité semble avoir été sentie. Ne serait-ce pas elle qui aurait déterminé, depuis moins d'un an, à appeler en certaines occurrences les inspecteurs-généraux à siéger au conseil royal? — Cette prérogative ils la tiennent de l'art. 81 du statut organique de l'Université, en date du 17 mars 1808; mais, durant longues années, l'exercice ne leur en a pas été permis. L'article 70 ajoute, aux conseillers à vie, des conseillers *ordinaires* désignés annuellement parmi les recteurs, les professeurs des facultés, les proviseurs des colléges et les inspecteurs d'Académie. — Mais cette association imposante n'a pas survécu longtemps à l'Empire.

En août dernier, M. le Ministre a remis en vigueur la salutaire coutume de ne faire de promotions que sur les listes de mérite dressées par les recteurs et les inspecteurs généraux. Sa circulaire annonçait la résolution de *revenir à la constitution impériale* de l'Université dans ses points les plus essentiels. Que conclure de ces variations? Qu'à la faveur des changements radicaux, survenus en tant de choses depuis la restauration on a cru pouvoir négliger plus d'une règle qui était encore exécutable. On s'est habitué à son inexécution, en voyant cette règle écrite à côté d'une autre à laquelle la différence des temps ne laisse plus la possibilité de satisfaire. N'est-ce pas là une nouvelle et puissante raison de donner une loi nette, précise, de tous points en harmonie avec les exigences actuelles, et conduisant avec sagesse et sûreté aux buts divers qu'il s'agit d'atteindre?

Nous verrons, au chapitre IV, un crédit nouveau pour le traitement de l'inspecteur général chargé, depuis longues années, de l'administration de l'Académie de Paris. Ce traitement avait toujours été soldé sur le crédit des *inspecteurs généraux*, ouvert au chapitre Ier. Le résultat de l'innovation est que ce crédit de 72,000 fr. pourra être consacré tout entier aux inspecteurs généraux qui exerceront véritablement les fonctions que leur titre leur impose. Leur nombre sera de douze. On mesurera bientôt l'étendue de leurs devoirs.

Traitements des chefs et employés des bureaux.

Demandé .... *312,000 fr.*

Alloué .... **326,000 fr.**

Depuis deux ans le Ministère de l'instruction publique avait annoncé que le personnel de ses bureaux ne suffisait plus à l'accroissement de travail qui vient de l'extension graduelle de toutes les branches de l'enseignement. Les développements qui accompagnent le budget de 1839 expliquent pourquoi il paraissait convenable d'élever, par des progressions successives, d'année en année, jusqu'à 356,000 fr. le crédit des bureaux porté pour 312,000 fr., c'est-à-dire grossi en apparence de 29,000 fr. par comparaison avec le budget de 1838. Nous disons en *apparence* parce que, depuis quelques années, le bureau où se traite tout ce qui a rapport aux documents historiques était entretenu par une somme de 14,000 fr. qui se prélevait sur le crédit de 150,000 fr. accordé à ces documents par un des divers chapitres du bud-

get. D'où suit que l'aggravation véritable n'est que de 15,000 fr. Nous avons fait l'examen approfondi et à diverses reprises, du cadre proposé par le Ministre pour l'organisation de ses bureaux; nous en avons même conféré avec lui. Notre croyance est qu'en accordant 326,000 fr., cette partie du service doit être parfaitement assurée. Mais l'allocation qui nous semble devoir être immédiate au lieu de n'être que le résultat d'accroissements annuels, est inséparable (qu'on ne l'oublie pas) de cette pensée que, par son taux, elle suffira longtemps à toutes les exigences administratives: en un mot, elle subventionnera un état regardé comme normal. C'est ainsi que, d'accord avec M. le Ministre de la marine, la Commission du budget a arrêté, il y a trois ans, un chiffre fixe pour les bureaux, d'après un cadre du personnel dressé par le Ministre. — Notre refus d'un crédit supérieur à 326,000 fr. se légitime très-bien.

Certes, il faut des hommes capables, doués d'un talent réel de rédaction, dans cette noble partie de l'administration qui s'adresse aux travaux de l'intelligence, qui entretient commerce avec tous les corps savants. Mais il est des faits qu'on ne peut méconnaître. Ainsi, le secrétariat avait pris une extension trop grande et qui paraissait vouloir s'accroître encore. Le traitement des chefs nous a semblé devoir y être moindre que dans les autres divisions; plusieurs de celles-ci n'ont pas besoin d'un nombre d'employés de première classe aussi considérable qu'on le demandait; et, pour toutes, le traitement des simples employés peut varier du *minimum* de 1,200 fr. à 1,600 fr., au lieu de l'échelle de 1,400 fr. à 1,800 fr. indiquée par le

Ministre : c'est aussi le *minimum* adopté au Ministère de la *justice*. Depuis trois ans, la dépense des fournitures de bureau, en encre, plumes et papier, a triplé dans les bureaux de l'instruction publique, preuve sans réplique de l'immense extension de leur labeur; mais qu'on recherche bien si on ne centralise pas à Paris plus d'une nature d'intérêts, que les recteurs, dans leur zèle plein de savoir, traiteraient aussi convenablement et plus vite. Le Ministre a seul la responsabilité des œuvres de ses bureaux; à lui seul, par conséquent, le pouvoir de distribuer les traitements, comme la faculté de choisir les employés. Il est donc superflu que la Commission insiste sur cette vérité, qu'elle n'a entendu faire que de simples indications. Mais aussi à la Chambre le droit de fixer le crédit qui acquittera les traitements. Et ce droit, vous en userez avec une convenance parfaite en allouant les 326,000 f., montant de nos calculs bien réfléchis. Le Ministre modifiera (et cela lui sera facile) son arrêté d'organisation.

CHAPITRE II.

Matériel.

Demandé 192,623 fr. — Alloué.

Ce crédit dépasse de 16,000 fr. celui qu'on était dans l'usage d'accorder. L'excédant a une destination utile : il portera à 61,000 fr. la somme qui pourvoit aux frais de tournée des inspecteurs généraux de l'Université. Le nombre de ces inspecteurs est aujourd'hui de 12, dont 4 appartiennent à la faculté des sciences et 8 à la faculté des lettres.

Mais nous venons de dire que le service de l'un d'eux est tout entier absorbé depuis longtemps par les soins que demande l'administration du ressort académique de Paris qui est si vaste et si compliquée. On conçoit qu'il n'y a d'examen approfondi dans un établissement d'éducation qu'autant qu'il est fait par deux inspecteurs appartenant à deux Facultés. Six Commissions d'inspection, voilà donc les voies principales qui, à la fois, communiqueront à nos départements l'esprit de progrès épuré que le conseil royal a pour devoir de reconnaître et de propager, et rapportent des départements à Paris l'appréciation exacte des besoins. Nous avons 42 colléges royaux, qui renferment 11,143 élèves; 7 colléges pour chaque Commission, c'est-à-dire l'emploi laborieux de 70 journées au moins; ajoutez 321 colléges communaux fréquentés par 22,023 élèves; 76 écoles normales primaires, où 2,500 élèves sont formés à l'art d'enseigner; 9 Facultés des sciences; 10 Facultés des lettres. Ce sont là surtout les établissements dans lesquels la surveillance de l'inspection pénètre. Mais bien d'autres réclament aussi un coup d'œil d'investigation, au moins chaque trois ou quatre années : les écoles primaires supérieures, les écoles primaires dans les villes les plus populeuses; les institutions et les pensions où il est si nécessaire de s'assurer que le charlatanisme n'usurpe pas la place de la science et de la probité; enfin les Facultés de droit, de théologie et de médecine, non pas pour les matières et le mode d'enseignement, mais pour les intérêts administratifs. Joignez encore bon nombre d'affaires que les inspecteurs généraux ont mission d'instruire sur les lieux pour en faciliter la solu-

tion dans le sein du conseil royal, et jugez (en omettant les petits séminaires où cependant il faudrait s'assurer qu'il n'y a pas empiétement sur l'Université); jugez si tant et de pénibles devoirs à remplir dans l'espace de deux à trois mois n'excèdent pas les forces et les ressources du dévouement le plus zélé. Dès le début de ce printemps, le Ministre a fait commencer les tournées; elles dureront ainsi un mois de plus. A l'avenir, la même zone de territoire sera parcourue pendant deux années consécutives, par les mêmes inspecteurs. Ils apprendront mieux quels établissements appellent leur examen sévère; ils apprécieront par eux-mêmes les fruits qu'auront portés leurs encouragements ou leur blâme.

Pendant les trois dernières années, un membre du conseil royal, parvenu à la plus haute célébrité dans l'enseignement médical, a parcouru la France pour s'assurer de la situation de ce précieux enseignement dans les deux Facultés placées au dehors de Paris et dans les 18 écoles secondaires. Bien des faits ont été révélés, bien des vérités ont été acquises. La somme des avantages obtenus ne permet point qu'une telle inspection ne se renouvelle pas avec assez de fréquence. — Le résultat heureux doit décider aussi à faire pénétrer de nouveau dans les neuf Facultés de droit, l'inspection spéciale et approfondie. Elles y sont expressément soumises par la loi même qui les a créées, celle du 22 ventôse an XII (art. 34); et, pour l'exécution de cette loi, le statut organique de l'Université, en date du 17 mars 1808 (art. 91), a déterminé le mode de nomination des inspecteurs. Plusieurs décrets subséquents ont réglé l'intervention de ces

fonctionnaires dans le conseil de l'Université, pour les questions qui touchent à l'enseignement du droit. On peut citer entre autres celui du 4 juin 1809. — La dernière nomination des inspecteurs généraux des Écoles de droit, date de 1824. Leur autorité semble s'être éteinte peu à peu à partir du jour où le doyen de la Faculté de Droit de Paris a grandi en pouvoir par son élévation au rang de membre du conseil royal de l'Université. Mais aucun acte législatif ne donne à penser que la loi de ventôse est abrogée dans une de ses dispositions; cette loi abonde en sages garanties qui doivent être chères au corps enseignant comme elles le sont au barreau et à la magistrature elle-même. Empreinte encore de sa puissance originelle, la loi de l'an XII doit donc être obéie sans distinction; comment en admettre quand il s'agit précisément d'accomplir une mesure qui se recommande à un si haut degré d'utilité morale?

CHAPITRE III.

Services généraux de l'Université.

Demandé 265,000 fr. — Accordé.

Sur ce crédit, le Ministre destine 60,000 fr. au traitement des agrégés, et il annonce qu'il ajoutera 100 fr. au traitement de chaque agrégé qui n'a jamais été que de 400, sauf encore la retenue de 5 pour cent pour le fonds de retraite. — L'intention est même de porter plus tard le minimum à 600 fr. — Vainement on chercherait une autre institution aussi chétivement rétribuée, et cependant sur elle

seule repose tout l'espoir de l'enseignement pour les colléges royaux. Car c'est une condition sans exception que les censeurs et les professeurs de ces colléges doivent avoir passé avec succès par les rudes et difficiles épreuves des concours de l'agrégation. Elles exigent un tel savoir que les élèves de l'Ecole normale eux-mêmes, instruits avec tant de soins durant trois ans par les maîtres les plus habiles, ont besoin d'une préparation toute spéciale pour sortir de la lice victorieux.

Les agrégés sont d'abord employés comme régents dans les colléges communaux, ou comme maîtres d'étude ou professeurs suppléants dans les colléges royaux. A Paris, où le grand nombre des élèves force à faire d'une même classe deux ou trois divisions, les agrégés sont d'un secours indispensable. On pourrait souhaiter que le nombre de ces divisions fût plus grand ; à coup sûr les élèves y gagneraient. Le traitement d'agrégé se cumule avec celui du service actif quand le conseil royal juge que ce dernier est insuffisant; toutefois la réunion des deux traitements n'est jamais autorisée en faveur des professeurs en titre des colléges royaux.

Indemnités et secours aux fonctionnaires, professeurs et régents non employés . . . . 35,000 f.

Ce crédit avait toujours figuré au chapitre XIII avec la destination de soulagement pour les régents et professeurs infirmes ou valétudinaires ; il ne passe au chapitre III qu'avec la même destination spéciale. C'est une vérité qui doit être bien comprise. Il est parfaitement distinct de celui de 10,000 fr. alloué pour des frais de déplacement et

pour des indemnités d'interruption de traitement dans les cas de changements de résidence. Comme le Ministre a toute latitude de se mouvoir à son gré dans les limites d'un même chapitre, il y aura utilité à avoir transporté à côté du crédit pour les agrégés le crédit de soulagement pour les professeurs que leur mauvaise santé oblige à quitter momentanément leurs chaires. On ne subira plus la triste alternative ou de plonger dans la misère un professeur titulaire en accordant une partie de son traitement à l'agrégé qui le remplace, ou de profiter des services de l'agrégé sans qu'on lui donne d'autre indemnité que le modique traitement de 500 fr. Désormais non plus un agrégé, que les souffrances éloignent de l'enseignement, ne sera pas nécessairement réduit à cette seule ressource annuelle. Il pourra, en proportion des services rendus, recevoir un secours sur le crédit de 35,000 f. Si nous insistons sur la pensée qui a fait inscrire en cet endroit l'allocation de cette somme, c'est pour qu'il soit bien entendu qu'il s'agit, à l'avenir comme par le passé, de soulager des souffrances réelles. Il y aurait abus grave si on employait une partie quelconque du crédit à créer un cadre de disponibilité, par une sorte d'analogie avec ce qui se passe, au Ministère de la guerre, à l'égard d'une classe déterminée d'officiers, et, au Ministère des affaires étrangères, au sujet des agents diplomatiques. Une telle imitation ne serait jamais justifiée dans le Ministère de l'instruction publique. Le texte des réglements universitaires y répugne, par les garanties qu'ils donnent aux professeurs pour la conservation de leurs emplois.

Ecole normale, 121,000 fr. L'Etat entretient dans

cette école cinquante-sept bourses à 970 fr. chacune; mais on en divise quelques-unes en demi-bourses selon les convenances qui varient à chaque année scholaire.

On sait que l'Ecole normale n'admet ni externes ni pensionnaires entretenus à leurs propres frais. Elle renferme maintenant soixante-six élèves, qui se classent ainsi :

	1re	2e	3e année:
Faculté des sciences...	16	13	5 élèves.
— des lettres....	15	10	7
	31	23	12

Ainsi les sciences ont l'espoir d'y recruter trente-quatre professeurs et les lettres trente-deux. C'est bien entendre les besoins de notre époque que d'admettre enfin cet égal partage qui avait été réclamé dès 1832, et qui permet d'introduire jusque dans les colléges communaux, un enseignement scientifique si utile au plus grand nombre des familles. Les élèves n'étaient alors qu'au nombre de quarante-trois; l'accroissement a été demandé par la Commission du budget elle-même (1). Le nombre actuel ne suffit pas encore à toutes les exigences du service. Elles peuvent s'étendre beaucoup si la loi qui réglera enfin l'enseignement secondaire établit un collége royal dans chaque département : aujourd'hui, il n'est pas possible de placer un élève de plus dans l'École normale : l'exiguité des parties de l'édifice les plus nécessaires à l'enseignement, est telle qu'elle

(1) Voir les rapports sur les budgets de 1832 et 1833.

pourrait compromettre la santé des élèves, si des soins attentifs et une discipline sévère sous laquelle se plie une obéissance empressée, ne neutralisaient pas les causes malfaisantes. Il est une portion des bâtiments qui menace ruine; raffermie momentanément par de nombreux étançons, chaque jour la dégrade et l'affaiblit. Ses murailles, construites pour rester abritées, ne supportent pas les influences atmosphériques, sans des détériorations inquiétantes; de toute évidence, il faut à l'École normale un nouvel édifice qui réponde de tous points aux exigences de sa destination. Son avenir peut-être sera agrandi de beaucoup par la loi organique de l'enseignement. On discutera alors si on ne doit pas ouvrir les conférences à des externes qui auront subi avec succès les mêmes épreuves que les boursiers de l'État. Dans la lice ainsi élargie, se formeraient de jeunes hommes qui apporteraient ensuite, dans d'autres carrières, une aptitude qui les tiendrait toujours au premier rang.

Frais de concours pour l'agrégation.

Crédit demandé.... .... 9,000 fr.
Accordé.

En allouant le traitement des agrégés, nous avons dit combien leur institution rend de services utiles. Ces services, enfermés ou à peu près dans les colléges royaux, sont enviés des colléges communaux, surtout pour l'enseignement des sciences. Est-ce qu'il y aurait quelque danger caché à faire un plus grand nombre d'agrégés? est-on retenu par l'excédant de dépense? Mais rien ne serait facile comme de l'éviter : chaque agrégé reçu à la

suite du concours, à son rang de mérite qui lui est assigné. On les avertirait tous que les derniers admis ne doivent compter sur le traitement annuel qu'au fur et à mesure que les premiers seront promus à des emplois où ils pourront s'en passer.

Nous le répétons, l'enseignement des sciences, dont toutes nos industries ont besoin de s'éclairer, réclame des maîtres. Beaucoup de ceux qui sont en exercice ne pourraient soutenir les épreuves de l'agrégation; ils n'y prétendront jamais, mais ils seraient bien aises d'étendre et de fortifier leurs études. Ils consacreraient de grand cœur une partie du loisir des vacances à des conférences tenues, dans quelques-unes de nos villes principales, par les professeurs les plus capables des facultés de sciences. C'est peut-être là le moyen sûr de donner satisfaction à un besoin hors de doute.

Examen des livres pour l'instruction secondaire et l'instruction primaire.................. 10,000 fr.

Cette dépense qui a été longtemps confondue avec d'autres au milieu desquelles elle restait inaperçue, a son crédit spécial au budget depuis l'exercice 1835; ce crédit aurait besoin d'être réglementé pour son emploi. Il se partage entre une vingtaine de membres pris au dedans et au dehors de l'Université, qui composent les commissions d'examen, sans qu'on sache bien précisément quelle est la base des honoraires alloués à chacun pour sa part de travail. Nous nous attachons surtout à la Commission des livres pour l'instruction primaire. Aujourd'hui que les écoles primaires ont leurs inspecteurs spéciaux, et que les inspecteurs ordinaires de l'Académie ont

nécessairement plus de loisir, ne serait-il pas possible d'obtenir de ceux-ci qu'ils examinassent une partie des livres que les éditeurs ont la prétention de faire admettre comme *classiques?* Les plus capables parmi les inspecteurs des écoles primaires ne tiendraient-ils pas à honneur de recevoir aussi parfois cette mission pour les ouvrages qui rentreraient dans la sphère plus circonscrite de l'enseignement qu'ils surveillent? Le travail des uns et des autres envoyé à une commission organisée près du Ministre, et même, en certains cas, d'une plus grande importance, soumis directement au conseil royal, donnerait la mesure de la portée de vues des inspecteurs. Ils ne pourraient énoncer leur jugement sur un livre sans, par cela même, exprimer aussi leur croyance sur les besoins des écoles de nos provinces. On aurait ainsi un moyen de contrôle pour beaucoup de renseignements recueillis à d'autres sources. Ces réflexions ne tendent pas à la suppression du crédit, mais à en assurer le meilleur emploi possible; car ce serait justice que de le faire servir à des indemnités en faveur des inspecteurs qui auraient été chargés d'un travail extraordinaire.

CHAPITRE IV.

Services spéciaux des ressorts académiques.

Crédit demandé	**973,000 fr.**
Retranché	**10,000**

L'inspecteur général chargé de l'administration de l'Académie de Paris avait toujours été payé de son traitement de 6,000 francs sur le crédit de 72,000 francs ouvert pour les inspecteurs gé-

néraux, au chapitre Ier; mais, nous l'avons déjà dit, l'étendue croissante de leurs fonctions a déterminé à réserver ce crédit exclusivement pour les douze qui feront les tournées départementales. C'est, en effet, au nombre de douze qu'ils seront désormais, et le douzième est à nommer. En dehors de ce cadre, et comme treizième, comptera l'inspecteur général qui fait l'office de recteur pour le ressort de Paris, et qui a ici son traitement assuré.

Traitement de 60 Inspecteurs d'Académie, à 3,000, 4,000 et 5,000 francs.

Telle est la demande du Ministre. — Jusqu'à présent, les inspecteurs n'ont reçu que 3,000 fr., à l'exception des huit inspecteurs de l'Académie de Paris, qui touchent 4,000 fr. Les 10,000 fr. que le budget porte en plus seraient destinés *à accroître le traitement des inspecteurs qui seraient nommés à l'avenir*. Nous avons refusé l'allocation ainsi motivée. — Les devoirs des inspecteurs d'Académie sont de tous les jours; leur surveillance a de continuels sujets d'alimentation ; ils ne peuvent visiter assez fréquemment ni assez lentement les diverses écoles, et surtout celles des départements où n'est pas le chef-lieu académique.

Le service s'appesantit d'autant plus pour ces inspecteurs que les tournées des inspecteurs généraux ne suffisent pas aux nécessités. L'inspection est à la fois comme l'œil et le bras de l'Université. Il faut donc la confier aux plus méritants et se garder de la remettre à des hommes affaiblis par l'âge et la fatigue. Mais beaucoup de professeurs des classes élevées refusent de quitter les colléges royaux flo

rissants. Le traitement attaché à leur schaires est plus considérable que celui d'inspecteur d'Académie. Il y a une sorte de méséance cependant à faire inspecter les classes de rhétorique et de philosophie par un professeur de quatrième ou de cinquième de latinité. Peut-être même y a-t-il un danger sérieux; mais bien reconnaître les besoins de surveillance qui ne peuvent être partout les mêmes et s'appliquer efficacement à y pouvoir ne semble pas chose praticable tout le temps que la loi n'aura pas organisé l'enseignement secondaire et posé à la liberté de l'enseignement comme à l'ordre social leurs garanties respectives.

En vue de rendre facile une surveillance plus fréquente, nous allouons les 10,000 fr. demandés pour accroître les *frais de tournées* des recteurs et des inspecteurs d'Académie. Le crédit montera donc à 70,000 fr. Nous souhaitons que l'inspection se multiplie et se prolonge visiblement en proportion que le crédit s'élève.

Frais de bureau des Recteurs.

Demandé 145,000 fr. — Accordé.

Le crédit pour ces dépenses avait été de 119,000 f. depuis l'établissement des ressorts académiques.— En 1832, il fut réduit de 13,400 fr.; mais, en 1835, il fallut, après une expérience malheureuse, le ramener à son taux primitif. — Aujourd'hui on demande qu'il soit accru de 26,000 fr. Un avantage, qui tournera au bien de l'Administration, a été accordé aux recteurs, au commencement de cette année : la franchise de la correspondance entre eux. On doit reconnaître que l'enseignement primaire qui, chaque jour, s'établit avec solidité

dans quelques villages où à peine on en avait vu l'ombre, impose aux Recteurs un travail spécial tout nouveau, et qui sans cesse s'accroît. Mais ne pourrait-on pas laisser à ces fonctionnaires une autorité plus en rapport avec leur rang hiérarchique, et avec l'importance de leur rôle dans la sphère universitaire? On épargnerait à leurs bureaux et à ceux du Ministère une correspondance qui absorbe un temps précieux. Les forces des employés-chefs, celles des recteurs, du Ministre lui-même, ne se dépenseraient pas dans des détails qui, nous l'avons déjà dit (voir au chapitre I), n'ont aucun intérêt pour l'Administration centrale. Beaucoup sont fastidieux à traiter; il faut aux autorités académiques un zèle plein de conscience pour, lorsqu'ils reviennent périodiquement, s'en occuper avec le même soin religieux; mais de combien la fatigue ne s'accroît-elle pas par nécessité de correspondre ensuite avec la capitale pour expliquer, justifier la proposition d'un avis? On donne, d'ailleurs, un avis avec moins d'appréhension qu'on ne prend une résolution : on *signe* un avis, mais on *rédige* un arrêté. Nous nous bornerons à deux exemples. L'un sera pris dans la comptabilité, l'autre dans l'Administration proprement dite.

Les budgets des comités d'arrondissement se bornent aux plus strictes dépenses, et, par conséquent, ils n'absorbent que des sommes médiocres. Les commissions d'examen qui s'assurent de la capacité des instituteurs primaires ont aussi chacune son budget, et la dépense est plus modique encore : souvent elle ne s'élève pas à 10 fr.

Pour de tels budgets, qu'on solde avec les fonds départementaux, et qui sont dressés dans les ca-

dres envoyés de Paris, ne suffit-il pas de l'intervention des comités ou des commissions, de l'inspecteur primaire du département, du sous-préfet, du préfet, du conseil général et du conseil académique, présidé par le recteur? Faut-il, si toutes ces autorités sont d'accord, envoyer encore le budget à la sanction du Ministre?

Lorsqu'un instituteur primaire sollicite la permission d'ouvrir un pensionnat, sa demande est appuyée par des certificats de garanties morales et par le plan des lieux; elle est instruite par l'inspecteur, examinée par le comité d'arrondissement que le sous-préfet préside. Le recteur et le conseil académique ne sauraient-ils donc la juger? Quelle utilité à envoyer le dossier tout entier à Paris, et à le soumettre à l'appréciation du Ministre, si ce n'est quand le recteur ou l'instituteur se plaint de la décision rendue par le conseil académique? Autant pourrions-nous en dire pour les changements de résidence de la part des instituteurs. Ces mutations, approuvées par les autorités locales de tous les degrés, ne s'effectuent pas, néanmoins, tout le temps que le Ministre ne les a pas sanctionnées de son adhésion. L'école, en attendant, reste fermée.

La loi de 1833 a organisé, pour l'instruction primaire, une instruction haute et forte. Les comités d'arrondissement renferment les premiers magistrats de la localité; le conseil de l'arrondissement y a ses délégués; les membres du conseil général y siégent; le Ministre y nomme aussi quelques membres du corps enseignant, à part l'inspecteur des écoles primaires, qui peut y prendre place. Comment, avec de tels hommes, si propres à bien

traiter les questions les plus ordinaires de l'enseignement, ne pas alléger l'administration centrale de tout ce qui peut lui être ôté sans inconvénient? Qu'on y prenne garde : les autorités locales gratuites tombent bientôt dans l'indifférence, si leur zèle n'est réchauffé par le vif sentiment de l'utilité qu'elles apportent aux affaires du pays.

Inspecteurs des Écoles primaires.... 140,000 f.

Frais de tournées de ces inspecteurs.. 200,000 f.

Les sous-inspecteurs avaient leur création à peu près annoncée, l'an dernier, dans le rapport au Roi qui précède le budget de 1838; et c'est en vue de cette innovation que les frais de tournées y ont été inscrits au double de ce qu'ils avaient toujours été. — Depuis, les sous-inspecteurs ont été institués : c'est l'objet de l'ordonnance royale du 13 novembre dernier. A cette époque, l'impression du budget de 1839 était fort avancée : c'est ce qui explique comment il ne mentionne pas le traitement des sous-inspecteurs. Plusieurs de ces utiles fonctionnaires ont été pris parmi les instituteurs primaires et les maîtres des écoles normales, que recommandaient davantage leurs bons services : c'est là une récompense bien entendue. Les autres sous-inspecteurs ont dû avoir le titre de bachelier ès-lettres. On a donné deux inspecteurs à cinq départements les plus populeux, et aussi les plus riches en écoles; un inspecteur et un sous-inspecteur à cinquante-six départements d'une importance commune, et un inspecteur, mais point de sous-inspecteur à vingt-cinq autres de moindre importance.

Le temps, plutôt que la matière de travail, manquera à ces surveillants de nos écoles. Nous récapitulerons bientôt (voir au chapitre VII) les besoins extraordinaires de tous genres qui ne sont pas près de finir pour l'instruction primaire. C'est l'inspecteur qui doit les constater dans chaque commune et les faire reconnaître par les autorités locales que, à ce sujet, on ne convainct pas toujours aisément; a lui aussi le devoir de presser près des comités, et de recommander au Recteur, au Préfet, l'examen de toute les questions qu'on ne retarde pas sans causer à un village, à une ville, dans toute une génération, un mal que rien ne répare.

Chaque jour apporte à un inspecteur des travaux qu'il ne prévoyait pas la veille. Sa présence est quelquefois si nécessaire dans une localité éloignée, qu'il se garde de disposer à l'avance de lui-même, de manière à rendre impossible une démarche soudaine; sa liberté est tout entière sacrifiée à ses devoirs. Pendant la dure moitié de l'année, il visite les écoles villageoises; pendant la belle saison, tour à tour, il examine les écoles des villes, et parcourt les contrées où le manque d'enseignement l'oblige à ouvrir une lutte dont le résultat est, ou une école qui s'élève, ou la déplorable joie de l'ignorance qui se perpétue. Il ne croit pas que l'indifférence lui soit permise en rien de ce qui touche à l'instruction de l'enfance; mais il adopte pour vérité que rarement le bien est possible sans lui, et que toujours il doit compte du mal.

Voilà l'inspecteur primaire tel que nous le comprenons. Il doit unir l'activité de l'esprit à la vigueur du corps, le don de concevoir au mérite d'observer, et la vertu d'écouter au talent de se faire écouter à son

tour, habile enfin à concilier les intérêts municipaux avec les règles universitaires.

Au milieu de tant de soins à remplir, l'inspecteur ne peut être distrait par des travaux sans nécessité dont l'Université lui ferait la loi. Ainsi, et nous le disons avec instance, qu'on se garde d'exiger de lui des écritures qui lui imposeraient l'assiduité d'un commis devant son bureau. Son zèle en serait bien vite détérioré, et ses missives seules se liraient là où ce ne serait pas trop de sa voix chaleureuse pour triompher de la froideur de l'autorité municipale. Cela reste vrai malgré l'intervention d'un sous-inspecteur, car l'aide de celui-ci a été donnée à l'inspecteur en vue des écoles et à cause de leurs besoins, qui sont sans discontinuité. Aucun des deux ne peut se regarder comme remplacé et affranchi par l'autre; mais chacun doit se tenir pour plus rigoureusement obligé à bien s'acquitter de sa mission.

Désormais, on pourra s'écarter de la coutume d'avertir les instituteurs du jour où leurs classes seront visitées, coutume qui est venue principalement de la nécessité de faire vite, mais qui rend presque sans fruit une démarche qui, inattendue, aurait été si utile! Grâce à l'annonce, on ne trouve que des écoles parées. Dans beaucoup de cas, l'inspecteur doit conférer avec l'autorité municipale, et il courrait le risque, sans l'avis préalable, de ne rencontrer aucun de ceux qui en sont revêtus; mais que du moins une seconde visite, qui sera inattendue, confirme ou redresse l'opinion donnée par la première. Déjà, quelques inspecteurs primaires ont publié un compte-rendu de leurs tournées dans leurs départements; l'œuvre de plusieurs est digne d'éloges et d'encouragement : contrôlée sur les lieux mêmes par le pu-

blic tout entier, elle doit finir par amener au jour la vérité dégagée de tout doute. Des conseils généraux ont montré une raison exquise en faisant imprimer ces utiles renseignements.

Peut-être la subordination du sous-inspecteur à l'égard de l'inspecteur n'est-elle pas encore suffisamment établie et nettement réglée. Cependant le service souffrirait de toute incertitude. Les analogues ne manquent pas, dans d'autres administrations, pour aider à bien définir les pouvoirs hiérarchiques des deux fonctionnaires.

Pour la première fois, au mois de janvier de cette année, le Ministre a fait arriver jusqu'aux inspecteurs d'écoles primaires le titre d'*officiers d'Académie*, que le statut fondamental de l'Université a créé pour récompense de services notables rendus à l'enseignement public. Élevés ainsi sur la même ligne que des professeurs et des principaux des colléges, les inspecteurs qui ont obtenu cette honorable distinction doivent avoir allumé chez les autres une émulation qui sera féconde en bons effets.

CHAPITRE V.

INSTRUCTION SUPÉRIEURE.

Facultés.

Crédit demandé. .... 2,092,990 *fr.*

Accordé.

FACULTÉS DE DROIT.

De 1829 à 1838, le nombre des élèves dans les neuf Facultés de droit n'avait guère varié que dans

la limite de 2,200 à 2,500. Au début de l'année 1834, le nombre avait augmenté jusqu'à 3,200; et, depuis, il s'est élevé graduellement à près de 5,000. Jusqu'à la même époque, l'école de Paris avait eu moitié des élèves. Par le mouvement progressif, elle en a réuni les quatre septièmes ou les trois cinquièmes. L'année qui vient de finir avait compté 4,714 élèves : c'était 221 de moins qu'en l'année précédente. Nous avons eu ainsi 900 licenciés et 50 docteurs. Ceux-ci, toujours en très-petit nombre, sont les seuls adeptes au professorat. Rien n'autorise à penser que cette décroissance vienne de la décroissance même d'inclination qu'une partie de nos jeunes gens les plus capables se serait sentie pour l'étude des lois. On conjecture avec plus de vraisemblance que les deux centaines en moins, ou se sont effrayées de la sévérité plus grande qu'on a enfin apportée aux épreuves qui couronnent les cours de l'école, ou même ont été empêchées de songer à se faire inscrire, parce que, grâce au sérieux introduit aussi dans l'examen qui donne le titre de bachelier ès-lettres, ils n'ont pu en obtenir le diplôme sans lequel on n'est pas admis à la faculté de droit. Nous ne serions point étonnés que, dans l'année courante, les étudiants fussent redevenus plus nombreux : en toute chose, il y a une tendance au retour à l'équilibre. Un fait dénote le goût croissant des études sérieuses chez les élèves de la Faculté de Paris et la capacité certaine de presque tous, de s'y livrer. Il n'y a encore que trois ans que, au deuxième trimestre, les inscriptions étaient de *un quinzième* moins nombreuses qu'au premier. La proportion qui a toujours été en s'affaiblissant n'est plus que de *un*

trente-quatrième. La bonne direction de l'école a eu aussi part dans ce succès.

Après la Révolution de Juillet, le vœu persévérant des Commissions de budget a été d'accroître ou de compléter l'enseignement de nos lois. Elles ont demandé qu'on érigeât des chaires pour le droit public, le droit administratif, les lois criminelles et le Code de commerce (1). Une satisfaction progressive a été obtenue dans les quatre dernières années. Certes, plus d'une amélioration est encore souhaitable, nécessaire même; car il faut arriver à la solution satisfaisante de ce problème dont quelques termes semblent s'exclure les uns les autres : rendre facile, commune, la connaissance des lois qui portent sur une multitude d'intérêts vulgaires, et cependant élever jusqu'aux hauteurs philosophiques l'enseignement pour les jeunes gens en qui la société espère avoir un jour son appui moral le plus puissant. Ce n'est pas le lieu de disserter sur les moyens de réalisation. Nous l'avons déjà dit, (Voir aux chapitres I et II.) il y a urgence à rendre aux Facultés de droit une part plus grande que jamais dans l'action de la sphère universitaire ; ainsi l'exigent la nature et les formes de notre Gouvernement et la marche de notre état social.

On décidera plus tard si le grade de licencié ne doit pas être exigé pour certains emplois. L'orateur du Gouvernement, en présentant le projet de la loi organique du notariat, avait annoncé qu'il en serait ainsi, dans certaines résidences : cette pen-

(1) Voir les rapports de 1832 à 1836.

sée du Consulat n'a pas encore été réalisée; mais il importe qu'on l'a médite. — Dès à présent, ne pourrait-on supprimer le grade de *capable*, qui s'obtient au bout d'une année d'études, et d'études qui portent non pas sur les contrats ou conventions, mais sur le 1er livre du Code civil, qui ne traite que du personnel, et sur la procédure civile : comme si cette procédure était intelligible, sans la connaissance des lois qui règlent le fond du droit, dont la procédure n'est que la mise en pratique. C'est cependant avec ce titre de *capable*, qui semble avoir été imaginé par antiphrase, qu'on peut devenir avoué. Une centaine de jeunes gens l'ont obtenu l'an passé.

Sous le rapport de la bonne discipline, si propre à assurer les bonnes études, les facultés de droit attendent plus d'une réforme (Voir le rapport sur le budget de 1835). Instruit par le succès obtenu pour les facultés de médecine, on pourra combiner des mesures empreintes de modération et de fermeté, de science et de pratique, où l'intérêt de l'État et la sollicitude des familles auront satisfaction égale.

Nous applaudissons à la surveillance qui s'exerce enfin contre le retour d'un mal signalé dans le rapport sur le budget de 1835 : nous voulons parler de ces suppositions de personnes à l'aide desquelles on prenait des inscriptions et on subissait des épreuves pour autrui. Toutes les autres facultés ont rivalisé de zèle pour empêcher de se perpétuer ces manœuvres coupables qui déshonorent dès le début, une noble carrière, et contre lesquelles la sévérité du ministère public s'est déployée à si juste raison.

A Paris, les professeurs titulaires, qui sont au

nombre de dix-huit, reçoivent trois sortes de traitements : le traitement *fixe*, qui est pour tous de 3,000 fr.; le *supplémentaire*, qui est de 2,400 fr. : il se prend sur le produit des inscriptions et des examens; et l'éventuel, qui se compose d'une partie des droits acquittés pour les examens et les thèses : l'*éventuel* s'élève donc ou s'affaiblit avec la prospérité de l'école. Les suppléants, au nombre de neuf, ont, pour traitement fixe, 1,000 fr.; leur *éventuel* est proportionné à leur assistance plus ou moins fréquente aux épreuves des élèves.

Dans les huit autres écoles de droit, il n'y a pas de traitement supplémentaire. Mais les deux autres traitements sont combinés de telle sorte que leur cumul ne soit pas au-dessous de 5,150.

Assez souvent il arrive que l'*éventuel* dépasse les prévisions du budget; et, l'année suivante, une loi de crédits supplémentaires accorde le complément. Nous allouons le crédit de 696,100 fr., pareil à celui de l'exercice antérieur.

FACULTÉS DE MÉDECINE.

Les professeurs des trois facultés de médecine ont aussi leur traitement divisé en trois catégories. Au crédit ordinaire de 649,150 fr., la somme de 9,140 fr. est ajoutée pour salaire d'employés inférieurs et accroissement de matériel, que le développement de l'enseignement exige.

A l'école de médecine de Paris, le nombre des inscriptions, toujours considérable, au premier trimestre de l'année scholaire, avait, aux trimestres suivants, un affaiblissement plus sensible que la marche des études et la position individuelle des

élèves ne devaient la rendre. Au début de l'année courante, cet affaiblissement s'est trouvé de *quatre vingt-unièmes :* 1,700 élèves au lieu de 2,100. Nous rappelons que, à l'école de droit, la proportion n'a été que de *un trente-quatrième.*

L'instruction de l'élève et la sécurité de sa famille demandaient qu'on fît cesser une désertion sans excuse. Entre plusieurs choses à redresser, celle-là était la première : avec diverses mesures réglementaires qui ont été prises récemment, on a réprimé quelques abus, élargi le cercle des études, réveillé, fortifié la surveillance. Mais les améliorations puissantes résultant d'innovations qui modifient essentiellement, on ne peut les attendre que d'une loi organique de l'enseignement médical. C'est la conclusion du rapport adressé à M. le Ministre, par le savant doyen de la faculté de Paris, à la suite de ses inspections si utiles dont nous avons déjà parlé. — (Voir au chapitre II.)

Sa conviction s'est formée surtout après avoir vu, dans les plus minutieux détails, les écoles secondaires de médecine qui existent dans dix-huit de nos grandes villes.

Ces écoles sont indispensables à conserver ; mais aussi les moyens d'instruction doivent y être plus complets. L'autorité municipale pourrait y aider fréquemment ; le droit de l'y contraindre devrait être la condition de l'existence de l'école : mais tant de puissance n'appartient qu'à la loi.

Qu'attendre encore avant de présenter aux Chambres cette loi qui a passé par les controverses de la méditation et de l'expérience ? Redoutée seulement du charlatanisme qu'elle punira et du demi-savoir qu'elle évincera, elle sera acceptée comme un

bienfait par les hommes en qui s'unissent le goût de l'étude et l'amour de l'humanité.

Déjà, en prévoyant les justes exigences de la législation prochaine, bon nombre d'étudiants ont porté leurs études plus loin qu'ils n'en avaient eu la pensée d'abord. Les réceptions *d'officiers de santé* ont eu lieu en moindre quantité, et celles de *docteur* sont devenues plus fréquentes. A la différence de la faculté de droit, ce grade ne suffit pas en médecine, pour le professorat : il faut y joindre le titre d'*agrégé*.

FACULTÉS DE THÉOLOGIE.

Crédit : Faculté *catholique*. . . . . 64,190 fr.

— Faculté *protestante*. 30,160

FACULTÉ CATHOLIQUE.

Les matières usuelles d'enseignement sont : le dogme, la morale évangélique, l'histoire et la discipline ecclésiastiques, l'Écriture sainte et l'éloquence sacrée. Dans trois des six écoles on avait, de plus, institué une chaire d'hébreu. Mais à peine si quelques séminaristes paraissent à des leçons qui seraient pour eux si instructives. A Rouen, à Toulouse, l'enseignement complet est devenu impossible par l'extinction de quelques professeurs. La faculté de la première de ces deux villes n'en a plus que deux, et l'autre en a un seulement. Aucun examen de candidat n'y est possible puisque les interrogateurs doivent être au nombre de trois au moins pour conférer un grade, même celui de

bachelier. Cependant nous allouons le traitement de ces professeurs que l'isolement réduit à l'inaction : nous nous y sommes décidés à cause de l'espoir de s'entendre enfin avec les prélats métropolitains pour rendre aux Facultés de théologie leur organisation complète.

FACULTÉ PROTESTANTE.

A elles seules les deux Facultés de Strasbourg et de Toulouse ont plus d'activité, font plus de leçons et confèrent plus de grades que les six Facultés catholiques. Il nous semble inutile d'approfondir la question d'établissement d'une Faculté de théologie protestante à Paris, question que le budget a amenée périodiquement à la tribune pendant ces trois dernières années, et qui, de toute évidence, ne peut être examinée sous toutes ses faces, et résolue avec un parfait discernement, que quand elle deviendra enfin l'objet d'un examen spécial provoqué par une proposition de loi.

Mais personne ne se méprend sur l'état des Facultés de théologie : il appelle un prompt et sérieux remède aux maux du présent qui, infailliblement, s'aggraveraient encore. Le Gouvernement a le devoir de protéger la religion : autrement, de quoi lui servirait de protéger la morale, qui tomberait bien vite sous les coups impunis de l'impiété? Mais, à son tour, la religion doit son appui franc et sincère au Gouvernement. Elle trouve dans son respect pour les institutions et les lois du pays, un gage de plus des respects publics. Cette fidélité n'est pas réclamée d'aujourd'hui. D'après les plus anciennes pratiques de la monarchie française,

le personnel du clergé, et l'enseignement de ses écoles, étaient assujettis aux conditions de la nationalité, de certaines aptitudes spécifiées en dehors desquelles le choix était impossible, et du serment de fidélité. La célèbre déclaration de 1682, rédigée par Bossuet et signée par 71 évêques, le concordat de 1801, avec les articles organiques qui le complètent, ne sont que la traduction, selon les besoins des temps, de ces vieux principes sur lesquels un Gouvernement ne peut céder, sous peine de ne plus s'appartenir à lui-même. A son tour, le clergé puise de la force dans la soumission qu'il leur apporte. Un accord si utile aux plus grands intérêts sociaux ne peut manquer de se produire dans l'organisation définitive des Facultés de théologie.

FACULTÉS DES SCIENCES.

On demande pour les neuf ensemble, la somme de 280,890 fr. c'est-à-dire 42,600 fr. en excédant du crédit habituel. Elle pourvoiera à l'établissement d'une nouvelle chaire à Paris, de trois autres dans les Facultés de département et à la création d'une Faculté des sciences à Bordeaux.

L'enseignement comprend : les mathématiques pures; l'astronomie et la mécanique rationnelle; la physique, la chimie, la zoologie et la physiologie animale; la botanique et la physiologie végétale; la géologie et la minéralogie.

Cet ensemble complet, on souhaite, depuis quelques années, qu'il devienne tout entier le domaine de chaque Faculté. Celle de Paris va s'enrichir, en outre, d'une chaire de mécanique physique ou expérimentale : institution à laquelle l'industrie doit

applaudir, dans sa juste impatience de pouvoir épurer ses conceptions à la lumière des principes démontrés les plus sûrs en mécanique et de l'utilité la plus efficace. Ainsi se répandront des idées saines; ainsi les jeunes gens qui ne savent que les mathématiques élémentaires pourront connaître les résultats applicables de la mécanique rationnelle. Les villes autour desquelles convergent de grandes industries ou qui en sont elles-mêmes le foyer, devront souhaiter bientôt de voir ajouter à la faculté des sciences qu'elles possèdent, une chaire à l'instar de celle que l'on vous demande d'ériger et que nous vous proposons de doter de 5,000 fr. dans la Faculté de Paris.

Pour arriver successivement à une parfaite égalité entre les huit autres, trois chaires nouvelles vont être établies: nous leur donnons le crédit de 9,000 fr.

Enfin entre plusieurs de nos plus grandes cités, Bordeaux a été choisie pour l'érection de la neuvième Faculté des sciences. Le crédit de 21,500 fr. pour le personnel, et de 3,500 fr. pour le matériel, la portera de suite au degré d'enseignement de toutes les autres.

En 1835, Lyon, cette autre métropole du midi, a obtenu semblable avantage, et l'expérience, quoique courte, a déjà appris aux arts industriels ce que leur valent les lumières des sciences.

Nous venons de dire que le complément de l'enseignement ne pouvait venir que par gradation. On ne peut non plus que successivement créer des Facultés de sciences dans les villes où le besoin en est le plus sérieux. Ce serait une noble entreprise sans doute que de relever ces Facultés des sciences et des

lettres que la seconde restauration eût hâte d'abattre. Nous verrions ainsi, dans nos grandes contrées de population, presque toutes les connaissances humaines rayonnant de l'éclat qui leur est propre, et réfléchissant les unes sur les autres un appui qui grandit l'utilité de chacune, former comme un ardent foyer qui échaufferait au loin le zèle pour les sciences et le goût pour les lettres. Mais des créations d'une telle importance ne peuvent être que la mise en pratique de la loi attendue sur les écoles supérieures. D'ailleurs, les professeurs des Facultés de sciences et de lettres sont rares à trouver. Leur position est plus élevée que celle des professeurs des colléges royaux, et cependant ces derniers préfèrent garder leurs postes : leur traitement vaut mieux. A peine l'enseignement scientifique commence à se propager ; peu d'hommes encore se sont exercés à le répandre par leurs leçons. La prudence conseille de n'instituer des titulaires pour les chaires nouvelles qu'avec une certaine réserve. On sera mieux assuré que le choix se fixera sur des hommes en qui le talent brillant d'instruire les autres est nourri par une science profonde. Cette opinion, au surplus, a pour elle le grave suffrage du doyen de la Faculté des sciences de Paris. Il l'exprime, et cette autorité est imposante, au nom même de cette célèbre Faculté, dans le rapport que le Ministre lui avait demandé à la fin de l'année dernière. Nous n'ajoutons qu'un mot : Aujourd'hui que les sciences ne s'emprisonnent plus dans les abstractions des théories, mais qu'elles aiment à s'allier aux procédés des arts industriels, elles doivent se garder de la témérité. La probité leur défend d'être aventureuses. Il ne s'agit pas de faire produire par

le professeur quelques livres aimés ou négligés du public, mais c'est la fortune, la paix des familles et leur honneur qu'il agite dans ses leçons quand il pousse la jeunesse déjà si résolue et si entreprenante à livrer aux chances d'essais qui ont été encore peu étudiés, une entreprise dont le succès ou le revers décide de toute la vie d'un homme. Ainsi, plus que jamais, dans la carrière des sciences, la ferveur a besoin d'être guidée par la sagesse.

FACULTÉS DES LETTRES.

En nous renfermant pour la création de Facultés nouvelles dans le cercle des besoins reconnus comme équivalant à l'urgence même, nous allouons 57,200 fr. pour établir une Faculté des lettres à Bordeaux, Lyon, Montpellier et Rennes. De la sorte, le crédit total des dix Facultés des lettres sera porté à 288,360 fr. Une Faculté des lettres est comme la compagne obligée des autres Facultés; elle délasse l'esprit de travaux sévères ou comble des loisirs qui ne sont pas sans danger à cet âge, où de la vie clôturée des colléges, on passe subitement à l'existence libre d'étudiant en Facultés.

Nous devons louer la sévérité qui commence à présider aux examens, pour le titre de bachelier ès-lettres. Ce titre ouvre l'entrée aux carrières qui supposent le plus les avantages de l'esprit et les qualités du cœur : sans lui, l'étude du droit et l'étude de la médecine sont inaccessibles. Elles imposent donc une responsabilité réelle, les réceptions de bachelier ès-lettres. La Faculté de Paris a été la première à les laver d'une souillure qui n'était que trop fréquente, en repoussant par des mesures d'un

succès infaillible, des jeunes gens dégradés qui faisaient de leur savoir, ce honteux trafic de subir les épreuves pour le compte d'autrui. Il est un scandale, mais qui reste sans répression : son impunité n'a vraisemblablement pas d'autre cause que l'impuissance des réglements universitaires actuels. Nous voulons parler de ces cours, annoncés partout, où, en deux ou en trois mois, et par une méthode nouvelle, on fait un bachelier dont on garantit la réception (*Voir* aux Facultés de Droit).

Une administration financière (celle de l'enregistrement et des domaines) a donné, depuis plusieurs années, l'exemple de ne confier le brevet de surnuméraire, qu'aux mains qui ont déjà le diplôme de bachelier ès-lettres. Peut-être d'autres administrations gagneraient-elles à imiter cette sévérité, qui est tout à fait de bon goût.

Le notariat, ce semble, devrait l'admettre. C'est une des conditions nouvelles (*Voir* aux Facultés de Droit), auxquelles il conviendrait mieux de l'assujettir, comme garantie d'une rédaction où la clarté des volontés s'unisse à la fidélité des intentions : le savoir littéraire que le titre de bachelier suppose, n'est pas de trop.

Si les créations demandées se réalisent, les établissements des cinq Facultés seraient répartis de la manière suivante, entre nos villes :

A *Paris*, *Strasbourg* : les cinq Facultés;
Toulouse : Théologie, Droit, Sciences, Lettres;
Bordeaux, *Lyon* : Théologie, Sciences, Lettres;
Montpellier : Médecine, Sciences, Lettres;
Caen, *Dijon* : Droit, Sciences, Lettres;
Rennes : Droit, Lettres;
Grenoble : Droit, Sciences;

A *Aix :* Théologie, Droit ;
Besançon : Lettres ;
Poitiers : Droit ;
Rouen : Théologie.

Le chapitre termine par une énonciation de 2,000 fr. en plus que dans les exercices précédents : 1,000 fr. pour porter de 3,000 à 4,000 le traitement du bibliothécaire de l'Université, et pareille somme pour achat de livres en faveur de la bibliothèque, qui n'a qu'un crédit annuel de 2,800 fr. affecté à cette destination.

Cette bibliothèque manque surtout d'ouvrages scientifiques ; elle aurait besoin aussi de se garnir de ces livres où les langues et la littérature sont envisagées sous le rapport philosophique. Les jeunes gens qui viennent, à Paris, concourir pour l'agrégation, se placent au quartier latin. A peu près dénués d'aisance, ils ne possèdent que peu de livres. Dans leur ardeur fervente de sortir avec honneur de la lutte en vue de laquelle ils se sont si longtemps et si laborieusement préparés, ils demandent à la bibliothèque de la Sorbonne des secours nombreux de service. Une telle spécialité a nécessairement ses exigences.

La bibliothèque de *Théologie* a sa part dans le crédit annuel ordinaire ; mais y aurait-il quelque inconvénient à la placer, avec la Bibliothèque de l'Université, sous la direction d'un seul chef, puisqu'elles sont ouvertes l'une à côté de l'autre, dans le même édifice de la Sorbonne ?

Dans ce monument, qui est le palais de l'Université, sont réunies les Facultés de Théologie, des Lettres et des Sciences. Ces dernières y sont à l'étroit pour leurs expériences et pour le matériel indispensable.

CHAPITRE VI.

INSTRUCTION SECONDAIRE.

Crédit demandé............... *1,655,600 fr.*
Accordé.

Une légère défalcation, qui est essentiellement variable, est à faire pour les remises sur le *droit annuel*, qui sont accordées à des maîtres de pension ou à des chefs d'institution.

Le crédit, qui reste donc presque entier, pourvoit à la dépense habituelle des quarante colléges royaux entretenus par l'État ; deux autres sont à la charge de la ville de Paris.

L'ordonnance du Roi, du 5 du mois courant, a érigé en collége royal l'école de Bourbon-Vendée. Fondé en 1804, cet établissement avait pour destination, écrite dans le décret consulaire lui-même, d'aider à réparer les malheurs de la guerre civile. Ainsi était assurée l'éducation, presque gratuite, à soixante-quinze enfants choisis parmi les familles qui avaient le plus souffert dans ces discordes sanguinaires. En devenant le 43me collége royal, l'école gagnera de nouveaux moyens de satisfaire à sa destination, qu'on pourrait dire pieuse ; déjà il a reçu dix boursiers nouveaux.

Il y a convenance à s'abstenir de créer d'autres colléges royaux, tout le temps que la loi organique de l'enseignement secondaire manquera. Ce sera, en effet, une assez grave question à résoudre, que celle de savoir si le Gouvernement prendra à sa charge un collége par département : question encore moins financière qu'intéressante sous le rapport des

influences de concurrence à favoriser ou à comprimer. Sans doute nos principales villes de commerce qui, comme Saint-Quentin, Saint-Étienne, ont, en quelques années, doublé et quadruplé leur population, et centuplé leurs richesses, ont besoin d'acquérir de l'homogénéité dans leurs mœurs, et de fonder cette ferme unité, qu'on appelle esprit municipal, si féconde en bons effets. L'éducation reçue en commun, au centre même de ces villes, qu'on pourrait dire nouvelles, est propre à amener dans les esprits cette cohésion qui tiendra d'autant mieux, qu'elle sera entretenue par la puissance, presque magique, des souvenirs d'enfance. Mais une distribution des colléges royaux, pour être parfaitement intelligente, doit être l'œuvre de la loi.

Nous avons, dans les rapports antérieurs, fait connaître l'administration économique des colléges royaux; elle est si compliquée, qu'il est difficile de croire qu'elle soit la meilleure possible. Le bien, ce semble, ne se laisse pas poursuivre à travers tant de fractionnements et de recompositions qui, à leur tour, se divisent et se subdivisent de nouveau.

Le but, on doit en convenir, est louable : c'est d'intéresser tout le personnel de l'administration et les professeurs à la prospérité de la maison. Mais la loi attendue pourra, sans recourir à des combinaisons aussi péniblement laborieuses, organiser une sorte de responsabilité, dont les effets tourneront au moins autant à l'avantage de l'enseignement public.

A la révolution de juillet, les élèves internes et externes des colléges royaux étaient au nombre de

11,319. Au 1er janvier suivant, le nombre était descendu à 10,723. Jamais, depuis, le premier chiffre n'a plus été obtenu. Cependant celui de l'an dernier en approche, car il est de 11,148 : c'était 419 en sus de l'exercice antérieur. La différence par rapport à 1830 se réduit à 170. Cette différence, légère en soi, n'a de valeur qu'autant qu'on la rapproche des différences plus saillantes qu'offrent les autres établissements publics où s'enseignent aussi les langues anciennes.

Voici pour eux ces différences :

	Colléges communaux.	élèves.	institutions,	élèves.	pensions,	élèves.
1830.	—330	26,000	130	9,000	1,000	23,000
1837.	—321	22,023	113	8,191	1,069	22,366
	Différences				en plus	
	7	3,977	17	809	69	634.

En totalisant les élèves qui sont aujourd'hui en moins dans ces trois catégories d'établissements, on en trouve 5,420.

Hâtons-nous de dire, et la preuve en sera au chapitre suivant, que, en revanche, les écoles primaires renferment aujourd'hui 1,010,000 enfants de plus qu'en 1830.

La réduction dans les colléges communaux et les pensions s'explique avec facilité. Les écoles primaires ont agrandi leur enseignement; elles sont tenues par des hommes qui offrent des garanties bien plus rassurantes de savoir et de moralité. Les pères de familles se contentent, pour leurs fils, du degré d'instruction de ces écoles; mais surtout la fréquentation des basses classes des colléges est remplacée avec grand profit par les écoles primaires

supérieures où se donnent quelques notions de sciences.

Par ces faits, l'Université est avertie que les familles commencent à s'éclairer sur la nature de l'instruction qui convient le mieux à leurs intérêts véritables. Elles goûtent l'enseignement scientifique; elles le recherchent, parce qu'il prédispose très-bien un enfant à la pratique d'un métier, d'un art ou d'une industrie.

A côté de l'enseignement qu'ils donnent des langues anciennes, les colléges royaux commencent à initier aussi leurs élèves aux sciences qui s'allient le mieux avec les professions qu'on appelle libérales. Les efforts que l'Université a faits sont louables; mais, s'ils lui semblaient suffisants, elle se tromperait. Les exigences des pères de famille ne sont pas encore remplies, et, nous devons le dire, elles nous paraissent empreintes d'une raison parfaite.

Les langues vivantes ont pris dans l'ensemble des études une place plus saillante. Par une mesure arrêtée il y a quelques jours, les maîtres qui les enseignent sont astreints à de certaines conditions de capacité; et dans les colléges royaux de Paris, les connaissances acquises par les élèves seront vérifiées dans des examens auxquels présideront de hauts fonctionnaires universitaires. Nous espérons que, autant que les localités pourront le permettre, on instituera pour nos colléges royaux de département cette sorte de jury littéraire.

Pour préparer les jeunes gens aux examens qui doivent leur ouvrir l'entrée à quelques écoles spéciales, comme l'Ecole militaire et l'Ecole de la marine, un cours vient d'être créé tout exprès dans

un des colléges royaux de Paris : l'institution est complète et la pensée est louable. Il faut exciter à ce qu'on la propage en dehors de la capitale. Plusieurs colléges royaux avaient fait l'essai depuis quelques années, mais avec de faibles ressources, de cours spéciaux ayant une destination pareille.

Le crédit des bourses qui est de 601,500 fr., a souvent été critiqué, quant à l'usage qui en était fait. On doit reconnaître que, depuis que l'emploi en est annuellement publié, peu de plaintes méritées se sont fait entendre. Pendant l'exercice 1837, le nombre des vacances a permis d'admettre jusqu'à trois cent quatre-vingt-six nouveaux élèves. Deux catégories de boursiers en renferment un bien petit nombre : élèves ayant eu de grands succès, et dont les parents sont sans fortune, six; élèves dont les parents se sont distingués par leur dévouement patriotique, sept. L'explication de cette faible quotité s'explique par les réglements universitaires qui n'autorisent à accorder que graduellement le bienfait de l'éducation gratuite. Primitivement la demi-bourse; puis les trois quarts, puis la bourse entière à mesure que l'élève donne plus de satisfaction. Ainsi, un enfant nommé boursier a d'abord besoin d'être soutenu par sa famille ou par des personnes charitables.

On avait trouvé à redire à la répartition des bourses entre tous les colléges royaux. On regardait comme trop bien partagés ceux de Paris déjà si florissants par l'affluence des élèves éduqués aux frais de leurs familles. Il y a peu de temps qu'une décision royale a substitué, à l'égalité numérique, la répartition proportionnelle selon les besoins des colléges. Les colléges de la capitale sont réduits de vingt-sept

boursiers à quinze, et le surplus (quatre-vingt-quatre bourses) est versé sur les départements : cette distribution numérique est examinée de nouveau, chaque cinq ans, et des mesures garantissent qu'aucune nomination ne sera faite que quand il y aura vacance : c'est un remède qui était bien souhaité contre des obsessions fâcheuses à plus d'un titre.

Les colléges royaux se sont, pour la plupart, donné comme annexe une école française, tantôt dite du degré supérieur, tantôt qualifiée de *commerce.* Le but ne saurait être trop loué, mais est-il bien atteint? Les chefs se défendent-ils, contre leur propre tendance, à conquérir à l'étude des langues anciennes, des enfants qui semblent naturellement appelés à des professions où il est besoin seulement de la connaissance des langues vivantes et des éléments de certaines sciences? La loi attendue devra garantir, à l'une et à l'autre catégories d'étude, son existence forte et indépendante.

Les exercices gymnastiques ont été introduits comme propres à fortifier le corps en reposant l'esprit. Ils supposent une certaine sévérité d'éducation à laquelle les colléges, dans leur propre intérêt, comme dans celui de la société, feront bien de se tenir. Le régime des établissements privés n'inclinera peut-être que trop vers la direction contraire.

L'approche de la loi qui donnera, à l'enseignement secondaire, son assiette fixe et sa mesure déterminée, nous dispense de pousser plus loin notre examen sur les colléges royaux. La loi les sauvera de la concurrence des *petits séminaires* dans lesquels on instruit présentement seize mille six cents enfants; ou bien elle rendra la lutte égale en

imposant à tous des conditions identiques. Ce nombre, pour le dire en passant, excède de trois mille sept cent quatre-vingt-dix celui de 1833, et il dépasse, sans qu'on en puisse douter, les besoins des grands séminaires, puisqu'on ne compte pas, dans ceux-ci, au delà de huit mille quatre cents étudiants. Nous savons que de nombreux renseignements sont recueillis pour la rédaction du projet. Ainsi, on veut établir d'abord les forces relatives des études entre Paris et les départements, et les compositions des trois classes supérieures de tous les colléges royaux sont mises en parallèle par des Commissions spéciales : voilà pour l'instruction. — Voici pour la discipline : des rapports hebdomadaires sont envoyés par chaque recteur pour ce qui concerne son ressort académique. Espérons que la loi ne s'occupera pas moins de l'*éducation* que de l'*instruction*. Un enseignement développé ajoute à la confiance que la jeunesse n'est que trop encline à avoir en elle-même? Il faut la ramener à la modestie par la prudence, et la prudence on la lui inculquera par les leçons d'une morale simple, positive, où seront exposées les difficultés de la vie, et qui aura pour sanction ces éternelles vérités dont l'homme ne dévie pas sans, tôt ou tard, subir la peine de sa faute.

CHAPITRE VII.

ENCOURAGEMENTS A L'INSTRUCTION PRIMAIRE.

Demandé . . . . *1,600,000 fr.*
Alloué.

Ordinairement les Chambres sont guidées, dans la discussion de ce crédit, par le compte qui est rendu fort en détail de l'emploi donné au crédit qui a eu pareille destination dans l'exercice antérieur.

N° 234

Cette année, quelques renseignements sont parvenus tard au Ministère ; l'Imprimerie royale ne nous livrera que vers la fin de la session les éclaircissements souhaités. En plus d'un cas, nous en aurons regret. Cette privation doit ne plus se renouveler. Pour en empêcher le retour, il suffira de presser à temps le travail des autorités académiques.

En 1837, le crédit de 1,600,000 fr. a été réparti comme voici : *Livres et objets d'enseignement*, 12,000 francs. — Abonnement aux journaux l'*Instituteur*, le *Manuel général*, le *Journal général de l'instruction publique* et quelques autres journaux d'instruction primaire publiés dans les départements, 23,000 fr. — *Articles divers*, 5,000 fr. — *Premiers frais* d'établissement de cinq frères de la doctrine chrétienne dans les Antilles, 5,000 fr. — *Subvention et secours aux écoles*, 1,550,000 francs.

En beaucoup de localités le besoin de livres se fait sentir, surtout pour les pauvres. Le défaut de conformité de livres est un obstacle au bon enseignement, car alors la méthode individuelle est la seule praticable.

Les *livres* qui devraient faire comme le fond de la lecture dans les écoles primaires sont encore à paraître au jour. A ce sujet, l'Allemagne devrait nous faire envie. Chez nous, les livres mis entre les mains des enfants contiennent beaucoup de choses ou inutiles ou mal présentées, et bien peu qu'on puisse louer. N'espérez pas qu'ils y puisent un enseignement moral progressif : l'enfance ne se plaît pas plus à la frivolité des récits qu'à la gravité sèche des préceptes. Déjà elle a, par instinct, de la prédilection pour les lectures où l'utile se mêle à l'agréable. Dans l'espoir de combler la lacune que

chacun reconnaît et déplore, quelques conseils généraux, parmi lesquels celui de l'Yonne, ont voté une récompense pour un bon livre de lecture qui donnerait à l'esprit une rectitude graduelle et ouvrirait le cœur à l'impression successive des vertus. La générosité qui vise à un tel but est digne du succès; elle mérite plus que d'être louée, elle mérite d'être imitée. M. le Ministre de l'instruction publique ne peut manquer d'être informé du résultat des concours. Il méditera sur la convenance d'en ouvrir lui-même : il pourrait prendre les récompenses sur le crédit de l'instruction primaire.

Exiger qu'on place partout le même livre et l'avoir bon est une chimère. L'Empire lui-même, avec toute sa force, a échoué dans pareille entreprise ambitieuse pour son catéchisme. Mais ce qui est raisonnable c'est de stimuler à écrire quelques livres qui, semblables quant au fond pour ces principes sacrés de morale sans lesquels une société ne vit pas, tendraient à intéresser les enfants par des récits qui touchent plus particulièrement le pays qu'ils habitent et à les instruire en combattant des préjugés qui y règnent encore.

L'abonnement aux journaux qui traitent de l'enseignement nous a paru absorber une somme trop forte. Sans doute, avec les membres nombreux qui composent le corps universitaire, il faut un organe qui les instruise officiellement des mesures qui les touchent, qui leur révèle d'utiles essais, qui publie une foule d'avis divers dont on peut profiter dans nos départements. Les préfets, les recteurs, les inspecteurs et les comités ont besoin de connaître les décisions qui touchent l'instruction publique. On épargne les frais de circulaires et par consé-

quent les dépenses d'administration centrale, en adressant à ces fonctionnaires les journaux de la spécialité. Mais, au lieu d'encourager trois journaux à Paris, il y aurait utilité pour tout le monde à se tenir à un seul : les abonnés et le Trésor y gagneraient. Ce journal unique n'aurait pas la prétention de s'élever au titre de *littéraire*. Rien ne serait plus facile que de lui donner une division telle, que la partie qui traiterait de l'enseignement primaire pourrait être l'objet d'un abonnement spécial et à bon marché. Ce serait un ménagement bien dû aux instituteurs.

A l'avenir ce sera le budget colonial qui pourvoira à la dépense de l'instruction primaire dans nos possessions des Antilles.

Reste à indiquer l'usage qui a été fait des 1,555,000 fr. distribués entre tous nos départements.

1°. Complément des loyers des maisons d'écoles et des traitements des instituteurs, après insuffisance des centimes communaux et départementaux :

Pour 21 départements.. .... 356,876 fr.

2°. Écoles normales primaires, auxquelles on subvient, après insuffisance reconnue des centimes départementaux :

Pour 77 écoles.. .... 259,300 fr.

3°. Acquisitions, constructions et réparations de maisons d'école :

Pour 842 écoles........... ..... 776,900 fr.

4°. Mobilier pour 1er établissement ou entretien :

Pour 146 communes.............. 32,400 fr.

5°. Encouragements et secours aux instituteurs et institutrices en fonction ou les ayant cessées :

Pour 516 personnes. . . . . 35,500 fr.

6°. Salles d'asile, classes d'adultes, écoles de filles, écoles de frères, écoles privées : 94,000 fr.

On peut citer comme ayant moins reçu : les Bouches-du-Rhône, 1,425 fr.; Allier, 2,000 fr.; Loire-Inférieure, 2,600 fr.; Haute-Loire, 3,325 fr.; Nièvre, 3,900; Côtes-d'Or et Jura, de 5 à 6,000 fr.

Et comme ayant reçu le plus fort contingent : Meurthe, Lozère, Ariége, Calvados, Corrèze, Basses-Alpes, Seine-Inférieure, Vosges, de 20 à 25,000 fr.; Ain, Aisne, Drôme, Moselle, Pas-de-Calais, Seine, de 25 à 30,000 fr.; Basses-Alpes, Landes, Haut-Rhin, Somme, de 30 à 40,000 fr.; Hautes-Pyrénées, Marne, Gers, de 40 à 50,000 fr.; Basses-Alpes et Eure, chacun 53,000 fr.; Seine-et-Oise, 56,000 fr.; Basses-Pyrénées, 70,000 fr.; Corse, 79,000 fr.

Pour qu'une commune ait droit à une part dans les fonds communs de l'instruction primaire, il faut que ses centimes municipaux et les centimes départementaux se trouvent insuffisants pour la dépense; de même, un département ne peut rien réclamer pour son école normale, s'il n'y a insuffisance dans les centimes départementaux votés au *maximum*.

Tel est l'esprit de la loi de juin 1833. Il explique le plus souvent les différences bien grandes des allocations assignées à chaque département par le Ministre. Mais, en 1837, pas plus que dans les années antérieures, cette volonté si équitable de la loi n'a été la base invariable de la distribution.

La cause n'en doit pas être toujours reportée au Ministre. Ainsi il est plus d'un département où tous les centimes obligatoires de l'instruction primaire ont été votés et où cependant peu de communes obtiennent des secours de l'Etat. Beaucoup de communes ont des besoins aussi, mais elles manquent à produire des demandes régulières, ou même elles n'en font entendre aucune. Le devoir de l'inspecteur primaire est de se porter de toute la constance de ses efforts à faire cesser ce mal.

Les contributions locales s'accroissent pour des travaux qui, il est vrai, profitent en grande partie aux localités elles-mêmes. Cependant les sacrifices en numéraire sont toujours difficiles à nos conseils élus. Et, en effet, leur premier devoir est d'être bon-ménagers des fortunes privées. Le temps ne fait donc que rendre de plus en plus juste le principe déduit de la loi organique de 1833. Grâce à son exécution, une commune supportera avec courage le *maximum* de toutes les charges, par la certitude que le Trésor lui donnera plus pour son école qu'à telle commune, qui, pour sentir moins lourds ses autres impôts, n'a pas voté aussi haut qu'elle l'aurait dû celui de l'instruction publique.

Les besoins de l'enseignement ne seront de longt emps satisfaits. Ils dépassent de beaucoup les ressources qu'on leur voue. Par exemple, les écoles de filles manquent bien plus encore que les écoles de garçons.

La morale s'en afflige, elle s'en inquiéterait même si l'honnêteté publique n'avait suivi le mouvement ascensionnel qui épure et améliore toutes choses, en France, depuis un demi-siècle.

En ne dépassant pas la mesure de générosité que la loi a établie pour l'enseignement des garçons, on aura le moyen d'exciter un peu davantage les communes à fonder aussi une école pour les filles.

L'exposé exact de la situation de l'enseignement primaire peut suggérer de bonnes mesures pour l'avenir. La voici telle qu'elle était à la fin de 1837; elle témoigne de la continuité des progrès.

Communes dépourvues d'écoles......			5,663
— pourvues d'écoles........			29,750
Ecoles de garçons	communales . .	30,065	39,504
	privées.	9,439	
Ecoles de filles. .	communales...	5,283	14,426
	privées	9,143	
Total général des écoles des deux sexes.			53,920

La statistique que M. le Ministre va publier nous exposera sans doute en quels départements le manque d'écoles est plus grand et les causes de cette privation. Il y aura utilité à rechercher le chiffre de la population des communes qui la supportent.

Nombre des élèves.

Garçons............	1,552,847
Filles.............	1,098,645
Total......	2,651,492

Ce relevé n'est véritablement instructif qu'autant qu'on le compare à la partie de la population que son âge appellerait à fréquenter les écoles; car c'est par ce rapprochement seulement qu'on peut

découvrir l'étendue de la tâche qui reste à remplir. Or, la tâche est grande encore. Depuis plus de 20 ans, l'Université a pris la période de 5 à 12 ans comme celle de la plus grande fréquentation des écoles primaires. D'après les recensements officiels de la population, le nombre des enfants de cet âge dépasse 4 millions 800 mille; mais posons ce nombre. On accorde aussi que le quart des élèves qui sont dans ces écoles compte plus de 12 ans. Reste donc pour les trois quarts 1 million 989 mille.

Arrêtez-vous au chiffre rond de 1,900,000, et accordez généreusement que les 89 mille autres enfants étudient dans les colléges ou dans quelques écoles publiques ou privées qui ne sont pas comprises parmi les écoles primaires. On sait, d'un autre côté, par des calculs relevés depuis 1817, que communément les naissances de garçons ont excédé de un seizième celles des filles.

D'après toutes ces données, la répartition serait ainsi :

Garçons	aux écoles	1,164,000
	hors des écoles	1,386,000
		2,550,000
Filles	aux écoles	822,000
	hors des écoles	1,428,000
		2,250,000

Il résulte 1° que le nombre des enfants qui fréquentent les écoles ne représente que les 5 douzièmes du nombre total des enfants ; 2° que les garçons et les filles qui suivent les écoles sont dans le rapport de 11 à 8; 3° que le nombre des élèves de

chaque sexe comparé au nombre que chaque sexe représente dans la totalité des enfants de 5 à 12 ans, donne dans les 5 douzièmes un peu moins des 3 douzièmes aux garçons et un peu plus des 2 douzièmes aux filles.

Mais n'est-ce pas une triste verité que cette vérité acquise que les 7 douzièmes, c'est-à-dire 2 millions 811 mille d'entre eux, ne reçoivent d'autre instruction que celle-là seulement qui leur est donnée dans le sein de leurs familles? Ces familles, pour le plus grand nombre, sont les plus occupées au travail et les moins éclairées. Car peu de parents riches font élever leurs enfants chez eux, et renoncent à l'avantage de l'éducation publique, avantage si précieux aujourd'hui à cause de nos formes constitutionnelles et de notre Gouvernement qui est représentatif de la base au sommet.

Cependant combien la situation est moins fâcheuse qu'en 1830 (*Voir* le rapport sur le budget de 1832). Alors on ne comptait que 1,642,206 enfants des deux sexes dans les écoles primaires; Aujourd'hui le nombre est accru de 1 million neuf mille, c'est-à-dire des 5/8. Alors on n'avait pas dix mille écoles de filles : aujourd'hui on en compte 14 mille : double bienfait pour la morale et l'instruction que cette spécialité d'établissement pour chaque sexe. Dans son affermissement, le Gouvernement de Juillet a surtout montré sa puissance par l'immense véhicule qu'il a donné à l'instruction publique et, en particulier, à l'instruction primaire : C'est que loin de craindre les lumières, il les appelle toutes comme les plus fermes sauve-gardes de nos institutions.

Il sort de ces rapprochements, que la propaga-

tion de l'enseignement primaire n'est pas seulement une œuvre de secours financiers; mais qu'elle est, avant tout, un apostolat au succès duquel l'autorité publique doit convier tous les hommes de bien.

La fraction de 7/12 se partage à peu près également entre les garçons et les filles : la part de celles-ci est légèrement plus élevée.

Les jeunes gens ne s'instruisent guère par la suite quand leur enfance a été autant négligée. Pour les garçons, on en a la preuve dans le recensement qui est fait de ceux qui sont appelés par leur âge aux opérations du recrutement militaire. On dresse un tableau où on les classe par degré d'instruction. Or, dans les années 1833 et suivantes, jusques et y compris 1836, le nombre de ceux qui ne savaient ni écrire ni lire a été de presque *moitié*. Remarquez qu'il s'agit de jeunes gens que leur âge aurait dû tenir aux écoles, dans l'intervalle de 1825 à 1828, époque où l'enseignement primaire était plus encouragé par le zèle des associations libres que par l'intervention de l'État. On comprend dès lors pourquoi on a une proportion moindre d'illettrés aujourd'hui que toutes les influences administratives pressent les enfants d'accepter l'instruction qui leur est offerte.

Si on avait douté de l'influence de l'ignorance sur les actions coupables, on perdrait toute incertitude par le tableau officiel des accusés et des condamnés que le Ministère de la justice va publier pour l'exercice 1836 et qui, sous ce rapport, diffère peu de ce des années antérieures.

Voici le résultat de 1836.

	Hommes.	Femmes.	Total.
Accusés ne sachant ni écrire, ni lire..	3,172	1,067	4,239
— Sachant imparfaitement...	1,853	220	2,073
— Sachant bien.............	620	45	665
— Ayant une instruction supérieure au premier degré..	248	7	255
Totaux......	5,893	1,339	7,232

Nous ne saurions nous défendre d'une réflexion. Dans le compte général annuel de l'administration de la justice criminelle, on a la comparaison des professions, eu égard au nombre de coupables que chacune fournit ; mais ce rapprochement ouvrirait un champ bien autrement vaste aux recherches, et un sujet bien plus utile à la méditation, si, d'abord, on savait pour quel nombre la population totale du royaume se répartit dans les divers cercles professionnels. Alors, les situations sociales les plus fécondes en malfaiteurs seraient connues avec certitude; et les deux grandes puissances morales de l'État, l'instruction et la justice, trouveraient des lumières nouvelles dans cette révélation. L'instruction s'efforcerait d'extirper ou d'étouffer les germes vicieux, et la justice de comprimer le développement du mal qui n'aurait pas été saisi et détruit dans sa cause même.

MÉTHODES D'ENSEIGNEMENT.

	ÉCOLES DE GARÇONS.		ÉCOLES DE FILLES.	
	Communales.	Privées.	Communales.	Privées.
Mutuelle	1,318	149	106	31
Simultanée	18,283	4,202	3,782	4,323
Mixte ou mutuelle simultanée	6,573	2,122	614	1,426
Individuelle.	3,891	2,966	781	3,363
Totaux.	30,065	9,439	5,283	9,143
	39,504		14,426	

Nous ne manquerons pas d'apprendre, par la *Statistique*, quel nombre d'enfants des deux sexes est enseigné par chacune de ces quatre méthodes; quels sont les départements dans lesquels chacune d'elles aussi dirige le plus ou le moins d'écoles; les changements et les vicissitudes des méthodes, et à quelles causes on peut en attribuer le succès ou le défaut de vogue.

FRÉQUENTATION DES ÉCOLES EU ÉGARD AUX SAISONS.

	Hiver.	Été.
Garçons.	1,606,666	863,490
Filles....	1,133,163	644,615
Total.	2,739,829	1,508,105

On n'en est plus à rechercher les causes de la désertion des écoles, mais à trouver le moyen de les détruire. Entre toutes les causes, la plus enracinée et la plus efficace est l'habitude de faire garder par les enfants le bétail dans les pâturages. On ne sait laquelle y gagne davantage de l'ignorance ou de l'immoralité.

ÉCOLES PROTESTANTES ET ISRAÉLITES.

Dans le nombre total des écoles, on compte :

Écoles mixtes, c'est-à-dire renfermant des enfants qui appartiennent à plusieurs religions 2,352.

Écoles affectées au *culte protestant* 575, qui renferment 74,775 élèves : garçons, 44,332; filles, 30,443.

Écoles israélites 28, qui renferment 7,271 élèves : garçons, 4,638; filles, 2,633.

Nous ne donnons qu'un relevé sommaire.

Mais la statistique ne manquera pas de dire combien il est d'écoles protestantes et israélites où les enfants des deux sexes sont séparés, quelles méthodes sont admises, combien de ces enfants reçoivent gratuitement l'instruction et la quotité de secours prise sur le fonds commun. Il y aura, ensuite, quelque intérêt à comparer ces données particulières à la situation générale des écoles, pour en déduire une situation spéciale plus ou moins satisfaisante que celle-ci. Nous sommes curieux de savoir, par exemple, s'il y a plus d'un fait comme celui-ci. Dans un canton, en grande partie peuplé de protestants, il y a plus de 700 écoliers sur dix mille habitants : c'est 7 sur 100; tandis que, dans le canton voisin, qui n'est habité que par des catholiques, un pareil nombre de dix mille fournit seulement 260 écoliers, c'est-à-dire 2 pour 100.

Les écoles *mixtes* sont nécessaires, dans les campagnes surtout, car les enfants qui professent les croyances religieuses en minorité dans le pays ne suffisent que bien rarement à peupler une école. Les familles redoutent que l'esprit de prosélytisme ne travaille l'instituteur catholique.

A une sollicitude si respectable doit répondre la sollicitude active des comités d'arrondissements et des surveillants des écoles; ils ne peuvent oublier que la liberté religieuse est le premier des biens.

Dans la plupart de nos écoles primaires, les *distributions de prix* vont jusqu'à la prodigalité sans mesure. C'est un mal : on tue l'émulation au lieu de la tenir en haleine; on blase de jeunes cœurs qui, plus tard, trouveront sans valeur aucune les éloges publics. —

PENSIONNATS PRIMAIRES.

Ils sont à encourager comme propres à fortifier l'instruction, mais aussi ils sont à surveiller parce que beaucoup de maîtres ont le désir d'en créer sans qu'ils se mettent en peine de remplir les conditions que raisonnablement on est en droit de leur imposer.

La statistique ne peut manquer de nous apprendre quel est le nombre de ces maisons.

ÉCOLES DE FILLES.

Le manque d'une loi spéciale pour les écoles de filles excite souvent des regrets. L'ordonnance royale du 23 juin 1836 a de sages prescriptions; mais qu'on viole sans encourir d'autres peines que celles de simple police. Ainsi on ne peut, par un jugement ou un arrêt rendu en chambre du conseil, retirer à une institutrice son brevet comme on l'enlève à un instituteur. Cependant il y a des fautes ou des vices qu'on ne saurait punir que de la sorte : la loi de 1833 l'a bien senti pour les instituteurs.

Nous avons dit précédemment combien il importe d'accroître le nombre des écoles de filles. Plusieurs départements, entr'autres celui de l'Orne, ont érigé, dans ce but, une école normale pour les institutrices.

ÉCOLES PRIMAIRES DU DEGRÉ SUPÉRIEUR.

Il faut le reconnaître : la plupart de ceux qui cherchent à acquérir les connaissances spéciales pour la carrière commerciale, commencent par oublier les notions des langues et des littératures anciennes qu'on s'était efforcé de leur inculquer au collége : oubli facile, car ils n'avaient que médiocrement profité d'un enseignement qu'autour d'eux on disait n'être pas nécessaire pour la profession industrielle qui devait faire leur avenir. Ce début dans la vie studieuse est mauvais : il peut disposer l'esprit à ne s'occuper qu'à regret de travaux utiles. C'est donc, pour les familles qui ne destinent pas leurs fils à une profession qui exige la connaissance du grec et du latin, une heureuse innovation que l'enseignement primaire du degré supérieur. Il touche quelque peu à la littérature nationale, et affectionne l'application des éléments des sciences positives au développement de toutes les industries et au bien-être de la population. Là, sans entrer dans la spécialité d'un cours industriel, on fait comprendre tout ce que valent les arts. On expose, traduites en procédés vulgaires, quelques-unes des plus savantes analyses de la chimie; on montre comment les arts peuvent épurer les produits de la nature sans altérer leur substance; combien la mécanique ménage l'emploi du temps, et allonge ainsi la vie; comment elle apporte un large tribut de soulagement à nos efforts laborieux, d'extension à nos jouissances, et de consolation à nos infirmités. Ces enseignements ont ce cachet distinctif qu'ils n'excluent pas le cours des études dites *universitaires*; loin de là, ils pourraient même le précéder avec succès.

En tous cas, on doit souhaiter que les écoles pri-

maires du degré supérieur soient efficacement dirigées par les proviseurs ou les principaux des colléges auxquels on les a annexées. (Voir au chap. IV). Mais pour ces écoles si intéressantes, le manque de bons livres est plus sensible encore que pour les écoles primaires. Il ne faut pas chercher dans le passé, à cet enseignement, un guide pour l'avenir. Nous n'avons encore que des tâtonnements, et nous avons besoin de succès réels et étendus. — Récemment, des récompenses ont été assurées, pour chaque département, aux instituteurs et institutrices qui obtiendraient le plus de succès dans l'enseignement supérieur. — En 1834, nous n'avions que 51 écoles de ce degré, aujourd'hui on en compte 328, dont 95 privées. Le nombre des garçons qui les suivent est de 9,832, dont 2,467 dans les écoles privées. —

L'exemple des bons résultats qu'on obtient des bourses dans les colléges, fera examiner bientôt, sans doute, s'il ne convient pas d'introduire cette institution dans les écoles primaires supérieures. Elle y viendrait au secours de familles qui auraient satisfaction pour le genre d'instruction qu'elles souhaitent, pour leurs fils, récompensant ainsi le passé des pères, et créant un avenir pour les enfants, décernant, à la fois, le témoignage de la reconnaissance et de l'espérance du pays : ce sont là des sources pures et nationales de dévouement aux intérêts publics, que l'expérience conseille de propager.

A la fin de 1837, aucune école primaire supérieure n'existait encore pour les filles, et il est douteux qu'on voie beaucoup d'établissements de cette nature. La raison en est que, pour les filles, ce degré d'enseignement se donne aussi dans les pensionnats où des externes sont admises.

PENSIONNATS DE FILLES.

Plus encore que les écoles primaires de filles, ils appellent une législation qui donne une autorité efficace aux fonctionnaires administratifs ou municipaux chargés de la surveillance. La loi de 1833 sur les écoles de garçons, contient des garanties et des sanctions qu'il serait utile d'adopter pour les écoles et les pensionnats de filles, autant que l'analogie peut le permettre.

ÉCOLES NORMALES PRIMAIRES.

Déjà nous avons dit qu'il y en a soixante-seize, et qu'elles renferment 2,500 élèves; elles sont en état de fournir à tous les besoins, ce qui a fait renoncer à tolérer des instituteurs provisoires qui n'étaient pas brévetés. Aucun département ne manque d'établissement qui lui prépare des instituteurs: seulement, il en est dix qui se sont associés à d'autres pour entretenir en commun une institution qui sera encore longtemps nécessaire. Déjà beaucoup d'instituteurs ont tenu à honneur de former eux-mêmes de jeunes maîtres : cette concurrence doit être féconde en heureux effets.

On admet généralement que, au bout de vingt ans, la totalité des instituteurs se trouve renouvelée. Trois circonstances y concourent avec les accidents ordinaires de la nature : un assez bon nombre entrent vieux dans la carrière; un bon nombre aussi, mais de jeunes, ne se destinent à la parcourir que pour échapper au recrutement militaire. En conséquence, les uns la désertent presqu'aussitôt, si le sort favorable leur a donné l'exemption; les autres la délaissent, au bout de dix ans, à l'époque où finit l'engagement universitaire qui les avait fait dispenser de prendre rang dans l'armée.

On tient, avec grande raison, la main à ce que les écoles normales ne reçoivent que des élèves qui étudient pour devenir instituteurs : le mélange d'autres jeunes gens altérerait infailliblement la spécialité de l'instruction et la mâle gravité de la discipline. Une fois les cours avancés, on ne permet pas non plus l'entrée de l'école à un élève, à moins que l'examen qui précède nécessairement toute admission ne prouve qu'il n'y a aucun inconvénient à l'accueillir. L'enseignement tendait à une extension qui pouvait compromettre sa solidité : il a été sagement ramené aux proportions que sa destination lui assigne. Si, par de meilleures méthodes, l'instruction absorbe moins de temps, on en fera profiter l'enseignement de la morale, et de la morale appropriée à la vie de dévouement et de recueillement qui saisira l'élève devenu maître. L'utilité future et pratique, telle est la mesure des connaissances à inculquer. La levée des plans qui, à coup sûr, a bien ce caractère, vient d'être encouragée par la fondation d'un prix dans chaque école normale. On ne saurait trop insister pour que le directeur de l'école passe sa vie au milieu des élèves, car ses exemples les instruisent encore mieux que ses leçons. C'est, d'ailleurs, le moyen unique qu'il a de les connaître assez pour qu'il puisse se rendre garant de la sévérité de leurs mœurs et de leur foi en la religion : vertus sans lesquelles il n'y a que profanation à revêtir le titre d'instituteur.

CAISSES D'ÉPARGNE.

Fondées par la loi organique de juin 1833, elles ont seulement reçu leurs règles administratives dans deux ordonnances royales du 13 février dernier : la vie des instituteurs est assez laborieuse et assez

dépourvue d'aisance pour qu'on ait dû s'occuper de leur ménager quelques ressources contre le malheur. Les inspecteurs sont appelés à de nombreux devoirs : ils sont les intermédiaires des instituteurs à l'égard de la Caisse. Tout a été calculé sans doute pour que les autres fonctions plus intéressantes des inspecteurs n'en souffrent pas.

ECOLES D'ADULTES.

La statistique attendue précisera leur nombre et les succès qu'elles ont obtenus. La nécessité de ces écoles a une trop bonne démonstration dans la vérité que nous avons établie que les 7 douzièmes des enfants ne fréquentent pas les écoles primaires, et que presque la moitié des jeunes gens qui arrivent à l'âge du recrutement ne sait ni écrire, ni lire. Quelques secours ont été donnés à des établissements de cette catégorie. Récompense bien due au courage studieux des élèves qui ne se remettent des fatigues du corps que dans le travail de leur intelligence, et au dévouement des maîtres qui acceptent un surcroît à leur tâche déjà si lourde.

Dans les maisons de *correction*, les jeunes condamnés acceptent, pour la plupart, avec joie, l'enseignement qui leur est offert. Mais il y a quelque chose à faire pour le concilier avec leurs travaux manuels, sur lesquels les entrepreneurs ou adjudicataires ne relâchent pas leur exigence. A Paris, l'administration de la *Roquette* a obtenu, par ses ingénieux efforts, une amélioration sensible dans le moral des jeunes gens confiés à sa sollicitude.

SALLES D'ASILE.

Protégeant, au sortir des langes, les enfants qu'elles avaient aidé à nourrir au berceau, des

femmes d'une inépuisable charité ont fondé, dès 1826, les premiers établissements de ce nom. Elles ont ainsi appliqué à la première culture de l'esprit et au réglement des premières inspirations du cœur l'œuvre que Saint-Vincent de Paule avait créée pour les premiers soins de la conservation de la vie. Sans ôter aux salles d'asile ce caractère original de bienfaisance libre et spontanée, qui est la plus sûre garantie de leur existence, une ordonnance royale du 22 décembre dernier leur a tracé, avec ménagement, quelques règles : on ne pouvait les tenir pour affranchies tout-à-fait de la loi organique de l'enseignement primaire : les asiles ne donnent-ils pas déjà l'instruction ? Or, cette loi n'a pas précisé un degré d'enseignement au-dessous duquel elle serait inapplicable. L'Université se réserve de donner des témoignages de la gratitude publique aux personnes qui aident à l'utilité des asiles comme à celles qui servent de tout leur zèle les écoles primaires. C'est que, en effet, c'est une même œuvre. Des enfants qui arrivent aux écoles, déjà accoutumés depuis l'âge de quatre ans, à l'obéissance, au respect, à la prière; et, convaincus qu'ils ont à remplir des devoirs qui sont la volonté de la Providence même, de pareils enfants avancent rapidement et sans danger dans toute espèce d'utile instruction. Trop souvent les parents ignorants ou cupides ne laissent aller qu'à regret, dans les écoles primaires, des enfants de huit et neuf ans, qui commencent à gagner pour la famille quelques centimes. Mais ils envoient avec plaisir aux asiles des enfants de quatre à six ans qui ne font que les embarrasser; et, sans qu'ils s'en aperçoivent, cette

habitude heureuse se prolonge jusqu'à une époque où seulement ils peuvent tirer de leurs enfants un certain profit par le travail. Nous avons prouvé combien est large la lacune dans l'enseignement primaire : rien n'est mieux fait pour préparer à la combler que les asiles. Quels avantages ne procurent-ils pas dans les villes, surtout dans les villes de commerce et d'industrie? On n'en rencontre encore que dans 62 départements : le nombre total est de 330, qui recueillent 28,500 enfants. En 1836, M. le Ministre de l'intérieur, et, en 1837, M. le Ministre de l'instruction publique ont accordé des secours, mais par modiques sommes, aux communes qui, avec les sacrifices de leur caisse municipale, fondaient une institution que la classe laborieuse doit bénir : pendant que les père et mère accomplissent le devoir de travailler pour nourrir leurs enfants, la charité, de son côté, prépare déjà ceux-ci à devenir, un jour, les soutiens de leurs parents dans la vieille

CHAPITRE VIII.

SUITE DE L'INSTRUCTION PRIMAIRE.

Crédit .... 3,300,000 fr.

C'est le produit approximatif des centimes additionnels que les conseils généraux voteront, dans leur session prochaine, pour les dépenses de l'instruction primaire, conformément à la loi de 1833. Pour l'exercice 1838, les sommes allouées par eux se sont élevéesà ce taux. Infailliblement la statistique énumérera les votes par chaque département.

CHAPITRE IX.

SUITE DE L'INSTRUCTION PRIMAIRE.

Crédit........................ 200,000 fr.

Plusieurs conseils généraux affectent une partie de leurs centimes facultatifs à accroître le crédit en faveur de l'enseignement primaire. On peut en calculer le produit à 200,000 fr. — Il sera bien que la statistique nous apprenne aussi les noms de ces départements et le produit du vote de chacun.

CHAPITRE X.

SUITE DE L'INSTRUCTION PRIMAIRE.

Ecoles Normales primaires.

Fonds spéciaux................. 200,000 fr.

On évalue à cette somme le produit des pensions des élèves soit qu'elles soient supportées par l'État ou le département, ou bien que les familles les acquittent. On y comprend aussi tous les autres produits spéciaux, comme legs ou donations, parcequ'ils sont centralisés au trésor royal et portés en recette au budget de l'État. Quelques détails sur ces recettes de provenances si diverses, se trouveront vraisemblablement dans la *statistique*.

CHAPITRE XI.

INSTITUT.

Crédit demandé................. 514,000 fr.
Accordé.

En plus, que dans le précédent budget. 8,000 fr.

L'académie française, l'académie des inscriptions et belles-lettres, demandent chacune 500 fr.

pour porter à 2,000 fr. le prix annuel qu'elles mettent au concours, et qui est encore tel qu'il était à la fondation même de l'Institut.

C'est là un encouragement aux hommes de talent et d'étude. Nous n'avons pas dû le refuser, surtout par le souvenir que beaucoup de nos illustrations académiques avaient ainsi disputé et remporté la palme avant de devenir elles-mêmes les juges des concurrents qui les remplacent dans la lice.

2,000 francs accroîtront la bibliothèque qui est commune aux cinq académies. Sans doute l'institut reçoit beaucoup d'hommages littéraires et scientifiques. Cependant les livres étrangers qui sont d'un prix élevé lui manquent. Cette privation est dommageable aujourd'hui que les travaux de l'esprit sont, entre toutes les nations, l'objet d'un noble échange.

Enfin, 5,000 fr. sont nécessaires pour frais divers et pour frais de l'agence et du secrétariat.

De généreuses libéralités ont été faites à l'institut; mais il n'en n'est que le dépositaire, il doit les appliquer aux affectations spéciales que les bienfaiteurs leur ont données : aucune partie n'en saurait être distraite pour les besoins de ce corps illustre; ils sont et demeurent tout entiers à la charge de l'État. La plus haute magnificence se signale dans les libéralités de M. de Montyon et de M. Gobert. Le premier a légué à l'Académie française, près de 45,000 fr. de rente pour récompenser des actions vertueuses et des ouvrages regardés comme les plus utiles aux mœurs; autant encore à l'Académie des sciences pour prix à des ouvrages qui traitent de matières qui intéressent le plus la santé et le bien-être du peuple.

C'est aux deux mêmes Académies que M. Gobert, fils d'un ancien général de l'empire, a remis le soin de dispenser les récompenses qu'il a fondées pour les deux meilleurs ouvrages sur l'histoire de France. Chacune aura à sa disposition une rente annuelle de 10,150 fr. L'auteur de l'ouvrage couronné jouira de cette rente jusqu'à ce qu'un plus heureux concurrent la lui enlève par un ouvrage jugé meilleur.

CHAPITRE XII.

COLLÉGE ROYAL DE FRANCE.

Crédit demandé . . . . *144,044 fr.*
Accordé.

C'est 5,044 fr. de plus qu'en 1838. Cet accroissement de dépenses est l'effet de l'extension de l'enseignement. Les détails explicatifs en sont consignés dans une note qui est un des derniers écrits tracés par l'illustre de Sacy. Comme l'enseignement de l'histoire naturelle était incomplet, en ce qu'il ne traitait que des corps inorganiques, une chaire d'histoire naturelle des corps organisés a été créée, à la fin de l'an passé.

CHAPITRE XIII.

MUSÉUM D'HISTOIRE NATURELLE.

Crédit demandé . . . . *472,350 fr.*
Accordé.

Ce crédit dépasse de 53,350 fr. l'allocation de l'année précédente. L'accroissement est justifié de tous points. Les terrains si étendus qui ont été

ajoutés aux jardins vont être mis en culture. Une multitude de plantes qui se gênent les unes les autres, au point de menacer d'appauvrir les espèces, vont trouver, en les espaçant, une vie pour ainsi dire nouvelle. Les vastes galeries, dont la construction s'achève, vont recevoir enfin et étaler, sous les yeux du public, des richesses en foule, apportées de toutes les régions du globe, par ces jeunes amis de la science qui, dans leur intrépidité à la servir, semblent faire pour elle de nouvelles croisades. A elle seule, la galerie destinée à la Géologie renfermera 110,000 objets, et, en outre, 24,000 échantillons de minéralogie. En sorte que, en passant devant cette collection sans rivale, on fera, en quelque sorte, le tour du monde.

Une chaire récemment établie et le complément d'une autre réclament, avec le traitement d'un plus grand nombre de préparateurs, 13,150 fr. Les besoins journaliers en matériel ont pris une extension qu'on calcule, avec justesse, à 40,200 fr.

Partout où s'enseignent les sciences, on sent le besoin des secours du *Muséum*. Les Sociétés d'Agriculture y recourent volontiers, et déjà les comices agricoles commencent à les imiter. Les Colléges, les Facultés obtiennent des collections; plusieurs grands séminaires ont réclamé cet avantage, et ils en ont joui : innovation heureuse et bien digne de trouver des imitateurs, que d'initier à la connaissance des merveilles de la création les ministres du Créateur. On peut dire que le *Jardin du Roi*, en faisant ainsi l'intelligente diffusion des richesses variées qu'il ne lui est pas indispensable de conserver, restitue au centuple, sur tous les points

de la France, la valeur du crédit que le Trésor tient ouvert pour les besoins de ce merveilleux établissement.

CHAPITRE XIV.

BUREAU DES LONGITUDES ET OBSERVATOIRES.

Crédit demandé. . . . . 114,560 fr.
Alloué.

Par comparaison avec le budget antérieur, ce crédit est augmenté de 15,760. L'excédant est destiné à régulariser des dépenses habituelles qu'on ne faisait pas sans nuire aux autres parties du service. On pourra entretenir avec un traitement de 2,000 fr. chacun, six élèves astronomes qui seront employés aux observations diurnes et nocturnes ; on publiera les tables complètes des observations astronomiques, magnétiques et météorologiques.

CHAPTRE XV.

BIBLIOTHÈQUE ROYALE.

Crédit demandé. . . . . 384,000 fr.
retranché. . . . . 3,000 fr.

Le crédit inscrit au budget pour 384,000 fr. se divise en deux parts : dépense *ordinaire* 272,000 f. dépense *extraordinaire* 112,000 fr. C'est sur celle-ci que tombe la réduction de 3,000 fr.

En 1832, le crédit de la Bibliothèque royale a été porté à 239,000 fr. et à 274,000 fr. en 1835. — Le Ministre prévoit une réduction possible dans le personnel des employés à partir de l'exercice 1839 ; mais il fait compensation de l'économie espérée avec un léger accroissement de crédit pour la reliure des livres ; et, en définitive, la somme de 2,000 fr. seulement se trouve à déduire sur le cré-

dit total, qui reste donc pour 272,000 fr. Voici comment il se partage : employés, 155,000 fr.; chauffage, éclairage, entretien de l'édifice et du mobilier, 15,000 fr.; acquisition de manuscrits, médailles, cartes, livres, frais de reliure, 102,000 francs. On suppose avec justesse que la reliure ne s'applique pas à tous les livres que la fièvre d'écrire envoie jusqu'au nombre de neuf mille par an. On en fait un choix raisonné. Chaque année aussi on reçoit en cadeau ou on achète 2 ou 3 mille volumes étrangers.

Nous ne serons pas plus sévères que les précédentes Commissions : nous allouons le crédit tout entier. Mais il faut que l'emploi des 102,000 francs se réalise tel qu'il est indiqué : sous aucun prétexte il ne sera permis d'y prendre pour accroître les ressources des autres branches de service.

Crédit extraordinaire . . . . *112,000 fr.*

C'est le premier douzième d'une dépense totale de 1,344,000 fr. qui nous est demandée. Nous allons en indiquer l'application entre les cinq grandes divisions qui sont chacune un riche musée.

Imprimés ; Reliures 360,000 fr. applicables à 120 mille volumes brochés ; la reliure est urgente pour 80 mille. — Rachat de livres pour compléter des ouvrages dépareillés ou remplacer des exemplaires usés, 80,000 fr. — Achat de livres étrangers, 400,000 fr. — Catalogue 85,000 fr. Total 925,000 fr.

Manuscrits. Achats 70,000 f. — Reliures 30,000 f. Total. . . . . . . 100,000 fr.

Estampes, Cartes. Achats d'estampes, 15,000 fr.; de cartes, 75,000 fr. — Reliure, 24,000 fr. — Catalogue, 8,000 fr. Total. . . . . 122,000 fr.

Médailles et Antiques. Achats de la collection Wiezay, 40,000 fr. — Achats divers 150,000 fr. — Moulage des pierres gravées qui sont données en retour de cadeaux de médailles et antiques qui sont faits par l'étranger, 7,000 fr. Total...... 197,000 fr.

Depuis plusieurs années, il est question de toutes ces dépenses; mais leur quotité a été calculée diversement. Des renseignements contrôlés, les uns par les autres, paraissent donner enfin la certitude que les besoins doivent absorber les 1,344 fr. — Cependant, nous retranchons 80,000 fr. L'allocation reste pour 1,264 fr. Il suffira de peu de mots d'explication.

Pour éviter de petites fractions, la première des annuités, c'est-à-dire l'exercice 1839, recevra 109,000 francs; les onze autres, chacune 105,000 fr. — La bibliothèque royale, qui ne renfermait pas encore deux mille volumes sous le règne de François Ier, qui n'épargna cependant rien pour l'étendre, était centuplée quand se fit la régénération nationale de 1789. Aux deux cent mille volumes de cette époque, sont venus s'en ajouter cinq cent mille autres; le nombre des manuscrits s'élève à quatre-vingt mille; les monuments historiques se comptent par plusieurs centaines de milliers: Une bonne part intéresse la France principalement. La quantité de cartes et d'estampes n'est pas moins surprenante: Il y a plus de quarante mille cartes et plus de douze cent mille estampes. On comprend que de si immenses collections, où l'on ne sait lequel admirer davantage de l'étendue des richesses ou de la rapidité avec laquelle elles se sont agglomérées depuis un demi-siècle, n'aient pas reçu successivement et à point tous les préservatifs de destruction. Pendan

vingt-cinq ans, le Trésor de l'État, a été épuisé comme l'esprit national a été absorbé par la guerre. C'est une des gloires du gouvernement de Juillet d'achever, d'une main utile et généreuse, tant de monuments qui menaçaient de tomber en ruines sans avoir été complétés. Une telle sollicitude profitera aussi à la Bibliothèque royale; d'ici au jour où on lui élevera enfin un édifice digne de sa destination, on s'appliquera à mettre en œuvre tous les moyens propres à conserver de si grandes richesses, et à rétablir les lacunes de quelques autres.

Ce refus de 80,000 francs s'adresse au rachat de livres, pour exemplaires dépareillés ou mis hors d'usage. On ne saurait oublier que le crédit annuel et ordinaire de 272,000 fr. continuera pendant les douze années. Or, il est destiné à fournir, comme par le passé, 102,000 fr. aux achats de livres, cartes, manuscrits, médailles, et au travail des catalogues. Une telle ressource donnera assurément la facilité de remplacer les ouvrages qui, usés ou incomplets, ont besoin d'être remplacés.

La somme de 102,000 fr. se trouve affranchie de la charge du catalogue pour les ouvrages autres que ceux qui seront apportés dans le cours de l'année. — Car ceux qui sont maintenant déposés seront catalogués avec le crédit extraordinaire. Cet allégement doit faire que toutes les autres natures de dépenses reçoivent satisfaction complète.

Le crédit demandé pour les *manuscrits* provoque une ou deux observations. Malgré les richesses que la bibliothèque royale possède en ce genre, des manuscrits sont encore à acheter. L'Inde attire plus que jamais l'attention des Européens. Et, pour ne

parler que de ses monuments littéraires, en laissant à l'écart le commerce et la politique, ils excitent au plus haut degré l'intérêt des savants de tous les pays; mais principalement des Allemands et des Anglais. — La France n'a pas été la dernière à prendre part au mouvement d'études que ces monuments révélés ont fait naître. Déjà les sacrifices ont donné des fruits heureux. On vient de la Suède, de l'Autriche, de l'Italie, étudier chez elle de rares ouvrages écrits dans ces langues d'Orient que des maîtres habiles enseignent dans plusieurs de nos hautes écoles. Notre influence nationale s'en accroît. Ces paisibles conquêtes de l'estime des étrangers ont plus de force et de consistance que les conquêtes faites par la puissance des armes : elles ne se perdent plus une fois obtenues. Mais c'est à une condition cependant : — celle de tenir nos trésors philologiques, qui exercent tant d'attraction, au niveau au moins des trésors de cette nature que Londres possède et que la Compagnie des Indes a soin d'agrandir.

Le catalogue reste encore à faire pour une partie notable des manuscrits. — Ce moyen si indispensable de conservation ne laisse rien à désirer pour les manuscrits de l'Asie musulmane, c'est-à-dire, pour les manuscrits arabes, persans, turcs, auxquels il faut joindre ceux écrits en hébreu. Le catalogue est complet aussi pour les livres chinois, qui ne sont compris dans le département des manuscrits que parce qu'ils viennent de l'Orient; quant aux manuscrits indiens, un petit nombre est catalogué. Cependant il en est qui se recommandent par un intérêt tout particulier, au milieu d'idiomes très-différents et de littératures très-diverses : ainsi, quel-

ques-uns sont écrits dans la langue en usage dans nos établissements de la côte de Coromandel. Mais si on ne peut pas dire aux hommes qui se présentent pour étudier, quels ouvrages peuvent être offerts à leurs méditations, évidemment la plupart courent risque de n'être lus ou feuilletés qu'à de longues années d'intervalle. On sait tout ce que la Bibliothèque royale a fait de pertes regrettables en livres imprimés : faute d'un catalogue, la surveillance n'a pu s'exercer avec un entier succès. Que ces tristes souvenirs amènent, pour les manuscrits, une résolution qui assure mieux la conservation de tous !

Les dérober serait un crime presqu'assuré de l'impunité, puisque rien ne constate qu'ils sont au nombre des richesses littéraires de la France. On s'empressera donc de les comprendre et de les détailler dans un catalogue complet. Ce registre de contrôle ne se fera pas sans frais. Mais assurément ils peuvent être acquittés sur le crédit extraordinaire : dans la pensée de la Commission, cette charge est inséparable de son vote d'allocation.

Nous ne parlons pas du choix définitif d'un édifice pour recevoir la Bibliothèque royale, mais, en vérité, il y a urgence à se prononcer. Dans beaucoup des salles actuelles, on ne peut dérouler les richesses qu'elles renferment ; dans d'autres, le jour arrive à travers tant d'obstacles qu'il ne pénètre qu'en donnant une lumière affaiblie qui permet à grand'peine quelques heures de travail à la vue la plus puissante.

CHAPITRE XVI.

ÉTABLISSEMENTS DIVERS.

Académie royale de Médecine.

— Demandé, 238,000 fr.; retranché, 3,000 fr.

Une somme de 1,000 fr. était destinée à porter à 5,000 fr. le traitement du secrétaire de cette Société savante et utile. L'an dernier, la Chambre a refusé de porter le crédit au delà de 4,000 fr. Rien n'expliquerait aujourd'hui une résolution plus généreuse.

Bibliothèque Mazarine. — Demandé, 36,000 fr.; retranché, 1,000 fr.

Bibliothèque de l'Arsenal. — Demandé, 37,000 fr.; retranché 1,000 fr.

La première de ces deux bibliothèques comprend la collection la plus complète de livres de droit, de médecine, de sciences physiques et mathématiques, de théologie et d'auteurs luthériens ou protestants. Elle renferme aussi beaucoup de pièces détachées et d'opuscules.

On remarque, dans la deuxième, une foule de romans, de pièces de théâtre, de poésies françaises, et d'ouvrages historiques.

A coup sûr, l'une et l'autre ne recevraient pas sans profit la somme de 1,000 fr. en plus, destinée à des achats de livres. Mais on peut ajourner ces accroissements de crédit.

Bibliothèque Sainte-Geneviève. —Par sa situation au milieu des écoles de toutes les sortes, elle est le rendez-vous des jeunes gens les plus studieux. On y tient à leur disposition 200,000 vo-

lumes et 3,500 manuscrits. L'affluence, si continuelle pendant le jour, s'est augmentée pendant les soirées de l'hiver : nous y avons vu jusqu'à six et sept cents lecteurs, même vers la fin des séances, et cependant on ne ferme qu'à l'approche de 11 heures l'immense vaisseau de la Bibliothèque. Parmi ceux qui n'ont pu trouver de place, quelques-uns se retirent, d'autres restent debout en attendant des siéges; ceux-là s'asseyent sur le parquet, ceux-ci sur les échelles destinées au service. Il faut plus d'espace pour contenir la jeunesse qui s'empresse à consulter les livres qui complètent et développent les leçons des maîtres. On va ouvrir la grand'salle qui fait le prolongement de la première et une autre de moindre étendue, placée de côté, où se tiendront plus particulièrement les employés de service qui auront sous la main les livres d'un usage pour ainsi dire sans discontinuité : assurément, une telle salle d'études sera bien la plus vase que connaisse le monde savant.

Le crédit mentionné au budget est de 53,400 f., savoir : personnel, 42,000 fr.; livres et reliures, 5,600 fr.; chauffage, éclairage, 5,800 fr. Mais les veillées, qui ont commencé seulement le 11 janvier, ont déjà donné l'expérience que le budget de l'année courante est insuffisant. C'est un avertissement d'accroître tout de suite celui de l'exercice à venir, pour éviter la demande ultérieure d'un crédit supplémentare. Le 12 de ce mois, un projet de loi a été présenté dans ce sens : L'examen en a été renvoyé à la Commission du budget. Le but est de faire inscrire en plus, sur celui-ci, 19,823 fr.; savoir : employés nouveaux, 4,200 fr.; livres, chauffage et éclairage, 15,023 fr.; frais divers,

600 fr. En résumé, le budget porterait : personnel, 46,200 fr.; matériel, 26,423 fr.; divers, 600 fr.; c'est-à-dire 73,223 fr. L'allocation en est accordée. Mais on a le droit de compter que les abus du passé ne renaîtront pas. Le personnel ne s'entretiendra plus aux dépens des achats de livres. Les ouvrages de droit et de médecine sont particulièrement nécessaires; le prix en est élevé. En effet, les livres qui traitent du droit romain nous viennent de l'Allemagne pour la plupart; quels sont ceux de quelqu'étendue que les presses françaises aient reproduits depuis long-temps? Les livres de médecine sont souvent accompagnés de planches dont le *fini* est une condition de leur exactitude. Autant qu'aucune autre, la Bibliothèque Sainte-Geneviève a besoin d'être tenue au niveau des connaissances du jour. Mais, dans aucune, le renouvellement des livres usés ne peut être aussi fréquent; dans aucune non plus la multiplicité des exemplaires d'un même ouvrage n'est aussi indispensable. Ces exigences que les bonnes et fortes études imposent doivent être constamment présentes à la pensée pour que l'entretien de la Bibliothèque reçoive, sur le crédit accordé, la part la plus généreuse possible.

L'utilité certaine et la moralité si louable des séances du soir devaient faire porter l'innovation d'abord dans le *quartier latin*. Le succès a dépassé toute espérance : Cependant le réglement ne permet aucune lecture de pur agrément dans ces soirées; elles sont le prolongement d'une journée studieuse. Ainsi vous ne trouverez, entre les mains des jeunes habitués, ni tragédie, ni comédie, si ce n'est écrite en langue grecque, ou latine, ou en langue moderne étrangère. Ce caractère de

gravité est nécessaire à maintenir pour que les bibliothèques publiques ne dégénèrent pas en cabinets de lecture : elles ont une destination de laquelle elles ne pourraient déchoir sans causer à la science un dommage irréparable. — L'exemple heureux donné dans la bibliothèque Sainte-Geneviève, il y a quatre mois, est déjà imité par quelques villes. Le Ministre s'est empressé de les encourager en leur promettant, pour indemnité de leurs sacrifices, des livres choisis parmi ceux pour lesquels il a été souscrit avec les fonds de l'État. Le danger de l'incendie doit appeler toutes les précautions, même les plus minutieuses. En donnant cet avis, nous ne nous croyons pas sous l'empire d'une panique qu'auraient laissée, au fond de nos esprits, les souvenirs des ravages dont la violence des flammes a attristé, pendant l'hiver, les trois plus grandes capitales de l'Europe.

École des Chartres : 11,400 fr., c'est en plus que les exercices précédents, 1,600 fr. : L'école des Chartres, dont les cours se tiennent à la Bibliothèque royale, a ce but utile : la connaissance et la conservation de tous les monuments écrits de l'histoire moderne. L'augmentation de crédit servira à entretenir deux élèves de plus, ils seront huit. Ce nombre ne dépassera pas les besoins. Les recherches historiques prennent de l'extension. — L'Académie des inscriptions et belles-lettres éprouve la capacité des élèves et stimule leur zèle en leur confiant des travaux.

Cours d'archéologie. Il se tient aussi dans la Bibliothèque royale. Créé dès 1794, il a pour objet de faire connaître ce qui reste de l'antiquité en monuments d'art et d'histoire. Le professeur uni-

que était dans l'habitude de terminer son enseignement au retour de l'hiver. Pour lui, désormais, l'année classique aura sa durée ordinaire de dix mois.

CHAPITRE XVII.

Souscriptions : demandé........... 170,000 fr.
Alloué.......................... 162,500

Le crédit demandé de 170,000 fr. se divise en deux parts : *souscriptions* 150,000 fr. — *impression* du voyage en Asie-Mineure, par M. Texier, 20,000 fr. c'est sur ce dernier article, qui est extraordinaire, que porte le retranchement de 7,500 f. — Chacune des deux portions a son explication spéciale. —

Le crédit d'encouragement pour les souscriptions figurait pour 134,000 fr. au budget de 1837. En 1838, il a été élevé à 150,000 fr. Depuis bien des années on se plaint que le crédit est engagé à l'avance, absorbé presque tout entier par des souscriptions acceptées pour un long temps. De telle sorte que le jour où les Chambres donnent un vote pour l'exercice à venir, il y a des promesses déjà faites, et le vote sert presque exclusivement à les solder. Ainsi, rien, ou presque rien n'est mis en réserve pour l'avenir ; et, si un livre utile apparaît, ou si un écrivain ou un savant, frappé par le malheur, demande, comme la plus noble de toutes les aumônes, ou plutôt comme un titre d'honneur pour le Gouvernement lui-même, qu'on le secoure, lui pauvre et souffrant, en achetant quelques exemplaires de son ouvrage, le Ministre n'a à donner que des espérances éloignées. La cause du mal est facile à saisir : des

entreprises d'un prix élevé, et qui ne s'accomplissent que dans le laps de plusieurs années, enlèvent la meilleure part du crédit. Encore, si elles se recommandaient toutes, comme la *Publication des Voyages*, par l'utilité qu'elles procureront aux bibliothèques ou aux écoles. Nous ne citerons aucune entreprise nommément. Parmi celles qui ont le plus excité notre surprise, nous ne pouvons omettre de faire remarquer qu'il en est une qui, pour trente exemplaires (et sans compter les sacrifices passés), absorbera chaque année, jusques et y compris 1841, la somme de 30,000 fr., c'est le cinquième du fonds total d'encouragement.

Le Ministre s'est donné à lui-même, il y a deux mois, des entraves réglementaires pour le défendre contre ses propres entraînements. Puissent-elles empêcher le mal de s'agraver; car elles ne s'adressent qu'à l'avenir : l'embarras qui remonte assez haut dans le passé, ne peut trouver d'allégement. On rend compte aux Chambres des livres qu'on s'est procurés par les souscriptions. Ce compte est entre les mains de nous tous, et chacun peut en porter son jugement. Les abus en cette matière se sont bien affaiblis; cela est vrai surtout pour le Ministère de l'instruction publique. Récemment de sages mesures ont été prises pour resserrer encore le cercle des dangers. Ainsi, par exemple, toute distribution est interdite en faveur des particuliers.

Nous n'avons pas été peu surpris de voir que des départements qui ont de bons colléges communaux n'ont pas reçu un seul livre, ni pour leurs bibliothèques, ni pour celles de leurs colléges.

Une bonne innovation a consisté en même temps

qu'on souscrivait pour un certain nombre d'exemplaires, à avoir exigé que le même ouvrage fût livré à plus bas prix à tous les membres de l'Université, maîtres et élèves. Ce bienfait véritable pour eux tous, vient de commencer au sujet des classiques et du *Thesaurus*.

Publication du voyage de M. Texier *en Asie mineure :*

Le manuscrit et les dessins qui résument le voyage de M. Texier, ont été communiqués à l'Institut, juge au-dessus duquel aucun autre ne peut se placer pour tout ce qui a trait à la littérature et aux sciences, à l'histoire de leurs progrès et de leur décadence.

L'Institut, que le Ministre consultait, a fait sa réponse, non en de vagues formules élogieuses, mais en précisant tous les genres d'intérêt qui recommandent à la sollicitude du Gouvernement le résultat des longues et courageuses investigations du voyageur. Ajoutons une réflexion seulement.

La politique ne doit pas perdre un seul instant de vue la Turquie d'Asie, sur laquelle, depuis bientôt un siècle, de grands projets se sont formés et se transmettent. La France, placée à la tête de l'Europe, a mission de veiller au maintien de son équilibre : la paix universelle est à ce prix; les sciences, les arts peuvent la seconder dans cette noble tâche. Qu'elle accepte donc leurs secours!

Le Trésor de l'État avait aidé M. Texier dans ses courses studieuses; l'État doit l'aider encore à produire au jour ses récits instructifs; autrement, la publication serait en péril de ne se faire jamais. La dépense excède les sacrifices d'une fortune privée.

Cependant, il ne nous paraît pas qu'on doive

allouer au delà de celle de cent mille francs, moitié à peu près des frais calculés. La somme sera payée en huit ans. C'est pourquoi nous inscrivons le crédit pour 12,500 fr. Si on réduit au stricte nécessaire le nombre des planches qui accompagnent le livre; si on se contente du simple trait pour celles qui représentent des objets d'un intérêt moindre, au lieu de les enrichir toutes du précieux travail de la gravure, le crédit de 100,000 fr. sera un auxiliaire dont M. Texier devra se tenir bien satisfait : rien au delà sous aucun prétexte.

En retour, le Gouvernement recevra cent exemplaires. Cette quantité est tout au plus suffisante pour doter de l'ouvrage, les principales bibliothèque publiques. Ainsi le voyageur a raisonnablement l'espoir de placer avec avantage bon nombre d'exemplaires au dedans comme au dehors de la France.

CHAPITRE XVIII.

ENCOURAGEMENTS AUX SAVANTS ET HOMMES DE LETTRES.

Demandé 222,000 fr. — **Alloué**

Après avoir parcouru le tableau de l'emploi qui a été fait du crédit de pareille somme pendant l'année qui vient de finir, nous n'avons pas été sans quelques regrets. Ce crédit est faible en comparaison des besoins : on doit donc le ménager, de telle sorte que quelques-uns des hommes honorables qui sont forcés d'y recourir dans la pauvreté qui n'est que trop souvent la compagne des travaux sérieux et des occupations méditatives, ne soient pas traités

bien mieux que beaucoup d'autres qui ont à faire valoir des titres à peu près égaux.

Nous nous empressons de reconnaître que c'est tâche délicate et difficile que la dispensation de secours fort restreints entre le grand nombre des initiés aux lettres et aux sciences que leur mauvaise santé, la vieillesse, des malheurs de famille obligent à demander des soulagements à la sollicitude ministérielle. Il faut, pour chacun, mesurer le mérite, calculer les services rendus, et sonder les souffrances; puis, au milieu de toutes les considérations qui s'entre-choquent, porter un jugement où la droite raison et la sensibilité du cœur gardent un égal empire. La nature de ces secours, que les descendants et les veuves peuvent aussi demander, ne permet que rarement qu'on les confonde avec le crédit ouvert au chapitre précédent, pour les *souscriptions*. Des causes très-graves et tout-à-fait accidentelles peuvent seules légitimer le cumul des deux bienfaits en faveur de la même personne. Cette règle sera mieux observée à l'avenir. Un arrêté tout récent a posé des limites et créé des garanties pour la distribution du crédit, qui se partage en encouragements *fixes* et encouragements *variables*. On comprend qu'il ne s'agit ni de limites infranchissables ni de garanties infaillibles, car ce n'est pas en telle matière qu'on peut s'enfermer dans des règles absolues.

CHAPITRE XIX.

RECUEIL ET PUBLICATION DE DOCUMENTS INÉDITS DE L'HISTOIRE NATIONALE.

Crédit demandé	*180,000 fr.*
Alloué.	150,000 fr.

Nous ne pensons pas qu'il faille rien ajouter au

crédit de 150,000 fr. qui, pour la première fois, a reçu allocation dans le budget de 1835. Ce crédit devra d'autant mieux suffire qu'il est allégé des frais d'administration qui ont été de 14,000 fr. dans les exercices antérieurs, et qui, nous l'avons dit déjà, seront supportés, à l'avenir, par le chapitre premier. — Les sommes annuelles accordées pour la recherche et la publication des monuments historiques composent aujourd'hui un total de 600,000 francs. On nous donne l'assurance que si le deuxième but, la *publication*, n'a pas encore été largement rempli, l'*investigation*, qui est le premier, a produit beaucoup. L'emploi judicieux des secours en argent offerts pour fouiller dans nos archives nationales n'est pas chose aussi facile qu'on serait tenté de le croire d'abord. Il y a embarras dans le choix à faire des dépôts, dans la préférence à accorder à quelques investigateurs réellement plus habiles, au milieu d'une foule qui se produisent sous l'abri de patronages puissants et de recommandations les plus diverses.

Le Ministre a cherché des lumières dans la division du travail, et des garanties de bon emploi dans la division du crédit. C'est pour cela qu'il vient de classer les recherches et les publications en cinq catégories qui répondent aux cinq Académies de l'Institut. Chacun des cinq comités, à la tête desquels figurent des membres de ce corps illustre, peut disposer d'un sixième du crédit annuel, et le dernier sixième est réparti par le Ministre, selon les besoins spéciaux.

Le prix des documents historiques a été réduit à presque moitié pour en multiplier la vente.

CHAPITRE XX.

Subvention aux fonds de retraite, demandé. 280,000 f. — Alloué.

Une ordonnance royale du 1[er] décembre dernier, détermine les conditions à remplir par les candidats aux fonctions de secrétaire d'académie ou de faculté, et d'économe des colléges royaux. Ces fonctionnaires devront tous être membres de l'Université; ce qui les relève et ce qui crée des carrières de plus aux régents ou aux professeurs fatigués par l'enseignement, et ne pouvant encore prétendre à une retraite, à cause de la brièveté de leur service. Une autre voie est ouverte à ceux-ci : ils sont admis aux emplois de bibliothécaire, en concurrence avec les hommes de lettres. L'assimilation est juste, car l'enseignement est aussi de la littérature. — Autant qu'aucune autre administration publique, l'Université attend avec impatience la loi qui réglera les droits à la retraite. Vieux avant l'âge, affaiblis par les infirmités qu'apportent les veilles, et par l'épuisement que cause l'enseignement oral, des professeurs, en trop grand nombre, sont contraints de descendre de leurs chaires à une époque de la vie où toutes les facultés intellectuelles sont ordinairement au plus haut degré de leur puissance. Comme la retraite a pour base unique le traitement fixe, parce que ce traitement seul a subi la retenue, on voit beaucoup de ces hommes, qui ont été si utiles, se débattre, durant leurs dernières années, contre les souffrances de la misère. Ne serait-ce que par reconnaissance, nous chercherons à assurer, par la loi même, des soulagements à un mal qui remonte à une si noble source.

RÉCAPITULATION.

NUMÉROS DES CHAPITRES.	CRÉDITS		DIFFÉRENCE.	
	Demandés.	Accordés.	En plus.	En moins
	fr.	fr.	fr.	fr.
1er..........................	339,000	353,000	14,000	
2..........................	192,623	192,623	″	
3..........................	263,000	263,000	″	
4..........................	973,000	963,000	″	10,000
5..........................	2,092,990	2,092,990	″	
6..........................	1,055,600	1,055,600	″	
7..........................	1,600,000	1,600,000	″	
8..........................	3,300,000	3,300,000	″	
9..........................	200,000	200,000	″	
10..........................	200,000	200,000	″	
11..........................	314,000	314,000	″	
12..........................	144,044	144,044	″	
13..........................	472,380	472,380	″	
14..........................	121,760	121,760	″	
15..........................	384,000	381,000	″	3,000
16 { Crédit originaire.... 238,000 ; Crédit nouveau demandé par le projet de loi du 12 mai, 19,823 }	257,823	254,823	″	3,000
17..........................	170,000	162,500	″	7,500
18..........................	222,000	222,000	″	
19..........................	180,000	150,000	″	30,000
TOTAUX......	13,764,490	13,724,980	14,000	53,500
			En moins	14,000
En moins........	39,500			39,500
	13,724,990			

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de Budget pour l'exercice 1839,*

(MINISTÈRE DE LA GUERRE.)

PAR M. LEYRAUD,

Député de la Creuse.

Séance du 23 Mai 1838.

MESSIEURS,

Après la révolution de 1830, la prudence conseilla de porter et de maintenir pendant trois ans l'effectif de l'armée au delà de 400,000 hommes.

* Cette Commission est composée de MM. Calmon, Duchâtel, Piscatory, Cunin-Gridaine, His, Havin, Véjux, Auguis, Bihouet, Gillon, Sapey, Ganneron, le comte Defitte, Vitet, Legrand (Oise), Vuitry, Passy (Hippolyte), Leyraud, de Lamartine, Léon de Maleville, Gouin, Sauzet, Delbecque, Lefebvre, Dufaure, Chasles, Laviolle, Lacrosse, Wustemberg, de Guizard, le baron de Berthois, Saunac, Bignon (Loire-Inférieure), Ducos, Persil, Moreau (Meurthe).

Cette attitude de la France a contribué à conserver l'état de paix qui aurait pu être menacé.

En 1834 et 1835, les Chambres purent provoquer d'importantes réductions.

En 1836 et 1837, elles devinrent plus considérables;

Pour 1838, le Gouvernement avait proposé de déterminer l'effectif général de l'armée à 310,046 hommes; mais la loi des finances, du 20 juillet 1837, adopta la fixation de 302,509 hommes, et en régla ainsi la répartition.

Pour les divisions territoriales de l'intérieur, 278,066 hommes et 51,276 chevaux.

Pour l'occupation d'Ancône, 1,522 hommes, et pour l'Afrique, 22,921 hommes et 7,840 chevaux.

Le projet du budget de 1839, et le projet de loi du 14 mai 1838, élèvent l'effectif de l'armée à 319,348 hommes et à 63,173 chevaux. La répartition pour les divisions de l'intérieur, est de 279,826 hommes, et pour Ancône elle reste la même que pour 1838.

Mais le contingent de l'Afrique est porté à 38,000 hommes et à 8,779 chevaux; c'est une augmentation de 15,079 hommes et 1,299 chevaux.

Le crédit réclamé pour l'armée de l'intérieur est de 207,869,572 fr.; comparé à celui de 1838, il excède de 5,007,681 fr.

Celui proposé pour les troupes qui occupent Ancône est de 805,507 fr. : la même comparaison fait ressortir une différence en plus de 13,955 fr.

Celui demandé pour l'armée d'Afrique est de 31,548,573 fr. il dépasse celui de 1838 de 8,902,074 fr.

Avant d'accorder ces allocations, la Commission s'est proposé les questions suivantes : 1° l'effectif général de l'armée doit-il être porté à 319,348 hommes?

2°. Est-il nécessaire, pour les besoins de l'intérieur, d'attribuer un effectif de 279,826 hommes?

3°. Doit-on en distraire le nombre des hommes qui était destiné à la garde des ports et des arsenaux, et qui est remplacé par la formation d'un régiment de marine?

4°. Le contingent de l'Afrique doit-il être fixé à 38,000 hommes et à 8,779 chevaux, en dehors de l'effectif réclamé pour l'intérieur?

La solution de la première question, celle de la fixation de l'effectif général, dépend des nécessités que fera connaître le service des divisions de l'intérieur et de l'extérieur; leur examen séparé amènera pour conséquence cette fixation.

Il y a des considérations générales et politiques qui concourent à la déterminer. L'armée d'un grand État doit toujours être calculée sur sa population, sur l'étendue et la position géographique de son territoire, sur la situation de ses finances, sur la politique des autres États, sur le développement de leurs forces, sur les difficultés internationales que la prévoyance ne doit jamais se dissimuler; il faut que, dans le conseil où s'agite la destinée des empires, une grande Nation puisse appuyer la raison de ses avis, sur un fait simple, toujours actuel, celui du nombre et de la disponibilité de ses armées; c'est un des principaux éléments de sa grandeur, de sa puissance, et du respect qu'elle inspire.

La France peut, sans effort, développer pour le

cas de guerre, une armée de 500,000 hommes; elle doit, pendant la paix, en maintenir les cadres, en conserver les moyens d'instruction.

Ces considérations dont on doit tenir compte pour régler un effectif, n'ont pas dû détourner la Commission d'entrer dans l'étude des détails qui seuls peuvent en faire ressortir l'utilité.

279,826 hommes sont-ils exclusivement nécessaires pour les besoins de l'intérieur? C'est résumer dans des termes absolus la deuxième et la troisième question : la Commission examinera la quatrième avec le budget spécial d'Alger.

On doit dire que, depuis la loi du 23 mai 1834 qui a prescrit la formation de ce budget spécial, le service de France a été porté à 278,066 hommes: tous les ans les événements de l'Algérie ont obligé à prendre sur cet effectif les troupes dont la présence et l'action y étaient devenues indispensables. On a demandé alors des crédits extraordinaires : les Chambres ont consenti, en accordant un supplément de 7,000 hommes, à porter l'effectif d'Alger sur le pied de guerre à 30,448 hommes; mais les dépenses pour l'emploi du nombre excédant de ces troupes ont été prélevées sur l'effectif de 278,066 hommes de l'intérieur. La Chambre l'a encore décidé ainsi par la loi du 10 juillet 1837.

Quels sont les besoins de l'intérieur? Il y en a de deux sortes, les besoins de sûreté politique et les besoins d'ordre matériel. La Commission a commencé par constater la force active et disponible qui doit y faire face; son évaluation a été portée à 224,282 hommes; pour arriver à ce chiffre, elle a fait la réduction de un quarante-cinquième pour les incomplets, et le retranchement des troupes qui ont un service particulier et différent de celui

des places, tels que les états-majors, la gendarmerie, l'artillerie, le génie, les équipages militaires et les compagnies de discipline. Sur le total de 224,282 hommes, il faudrait encore en diminuer les non-valeurs, les hommes aux hôpitaux, en désertion, en jugement, les musiciens, les enfants de troupes.

D'après le classement de cette force active, la garde des frontières, celle de places fortes, le maintien de la sûreté sur tous les points qui sont devenus les grands centres de population, celui de la tranquillité dans l'Ouest, absorbent la répartition de 196,000 hommes; il ne reste que 28,000 hommes pour les stations des divisions de l'intérieur.

La formation d'un régiment de marine va rendre libre et disponible le nombre des soldats qui était employé au service des ports militaires; cette formation, qui est une véritable augmentation d'effectif militaire, semblait devoir amener une réduction dans l'armée de terre.

Pour s'opposer à ce retranchement, on a dit : Le seul résultat de cette création, sera de *ménager la santé du soldat*, et de lui faire accorder les jours de repos fixés par les réglements. Le service des places de Cherbourg, Brest, Rochefort et Toulon, se divise en deux parties; l'une se rapporte à la garde de l'intérieur du port, et des établissements maritimes, l'autre se réfère à celle des fortifications et aux établissements qui ressortent de l'administration de la guerre.

C'est pour le premier service que le régiment de marine est crée, le second sera toujours confié à l'armée de terre.

Ces raisons n'avaient pas prévalu : la majorité de la Commission avait arrêté de proposer une ré-

duction de 3,500 hommes ; mais ayant désir entendre de nouveau les explications du Gouvernement, M. le Président du conseil et M. le Ministre de la guerre se sont rendus dans son sein.

Pour conserver le complet de l'effectif demandé pour l'intérieur, soit par le projet du budget, soit par la loi du 14 mai 1838, et indépendamment de l'effectif de l'armée d'Afrique et de la création du régiment de marine, MM. les Ministres ont fait valoir les divers besoins de l'intérieur ; mais ils ont ajoûté que des circonstances exceptionnelles les déterminaient à résister à un retranchement qu'ils auraient songé eux-mêmes à provoquer, si elles n'avaient pas existé.

La Commission, appréciant ces circonstances, et voulant satisfaire à toutes les exigences que prescrit l'honneur national, s'est associée à la pensée du Gouvernement : elle a été d'avis de voter le subside nécessaire à l'effectif de 279,826 hommes, pour subvenir aux besoins de l'intérieur, sans entendre régler un chiffre définitif pour le pied de paix.

On va parcourir rapidement les divers chapitres qui fractionnent les trois grandes sections du budget. La Commission indiquera les différences que l'on rencontre dans les prévisions de l'exercice de 1839, comparées à celles de 1838. Elle tâchera d'en faire connaître les causes ; elle énoncera les motifs des allocations, des réductions ou des rejets. Elle examinera très-brièvement quelques-unes des questions principales qui se rattachent à l'utilité des dépenses et sans entrer dans le développement des théories d'organisation de l'armée qui doivent être plutôt l'objet spécial d'une loi, elle se bornera à motiver quelques vœux pour l'amélioration de l'administration.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE (Personnel).

Proposition. . . . . *1,352,000 fr.*

Plusieurs questions ont été soulevées, entre autres celles relatives au système de l'organisation intérieure, à la fixation du traitement des directeurs, et au retranchement d'une somme de 9,900 fr.

Le 19 septembre 1836, le Ministre changea l'organisation et les attributions de ses bureaux; dans une pensée d'unité, il créa deux grandes divisions de travail : une direction du personnel et des opérations militaires, et une direction *d'administration, de contrôle*, de centralisation et de comptabilité militaire; il établit sept chefs de division et vingt-trois chefs de bureau; le Ministre voulait pouvoir faire un appel aux lumières de trois personnes différentes.

La Commission du budget de 1838 exprima le regret que la comptabilité ne formât point une *direction* séparée; le motif de son opinion était d'assurer l'indépendance du service du contrôle.

Les Chambres paraissent avoir consacré cette opinion, en adoptant la réduction de 20,000 fr. sur le traitement des deux directeurs, dont la nomination a été faite par ordonnance royale.

Le 25 novembre 1837, une ordonnance royale a modifié l'organisation du service intérieur, en conservant la centralisation du travail dans deux directions.

Le Ministre a pensé avoir satisfait au vœu de la

Commission et des Chambre en créant une division et en faisant un nouveau classement d'attributions.

Au lieu de nommer un directeur, il a nommé un chef de division. Cette division, spéciale pour l'administration, est séparée de la direction du contrôle et de la comptabilité; elle est composée de quatre bureaux, dits de l'habillement, des subsistances, des hôpitaux et des transports. Le chef de division travaille directement avec le Ministre; c'est lui qui a l'initiative des propositions; il est ordonnateur. Mais le Ministre, voulant avoir, avant l'exécution des ordres, une autre garantie, a délégué la signature des actes émanés de la division de l'administration au directeur du contrôle et de la comptabilité; il a pensé organiser un double contrôle, l'un avant et l'autre après les faits accomplis.

L'ordonnance du 25 novembre 1837 a-t-elle satisfait *d'une manière complète* aux vues de la Chambre? l'indépendance du chef de division obligé de soumettre les actes de l'administration à la signature du directeur de la comptabilité est-elle entière?

La Commission se borne à exprimer l'appréhension que l'efficacité du contrôle à exercer par le directeur de la comptabilité signataire des actes de l'administration peut, par ce fait, en être affaiblie.

La Chambre, l'année dernière, vota une somme de 20,000 fr. pour le traitement de chacun des deux directeurs, dans la pensée de la nomination d'un troisième directeur, remplacé par un chef de division aux appointements de 12,000 fr.

On a émis l'avis de maintenir la fixation de 20,000 fr., somme égale à celle accordée aux direc-

teurs généraux, et aux directeurs des autres Ministères.

La majorité de la Commission a reconnu que la direction du personnel étant confiée à un lieutenant général, sa position ne pouvait pas être inférieure à celle d'un lieutenant général commandant une division; que d'ailleurs l'importance des fonctions des deux directeurs, et l'étendue de leurs travaux, justifiaient l'allocation de 25,000 fr.

La Commission s'est fait représenter le tableau des employés de l'administration, de leurs attributions et de leurs traitements.

Elle a reconnu que, sur le crédit de 1,161,000 f., les traitements individuels laissaient disponible une somme de 9,900 fr.; elle a reconnu qu'il n'y avait pas lieu de la conserver, soit à titre de complément de traitements, soit pour aider à compléter l'organisation; elle en propose le retranchement, ci .... 9,900 fr.

L'amélioration de la situation des employés, doit arriver par la réduction successive du nombre de 404. Des traitements plus élevés donneront le droit d'être exigeant pour la durée et l'utilité du travail; l'exigence est-elle possible envers un employé qui reçoit à Paris 1,200 fr ?

Un avocat appelé à donner son avis sur les affaires contentieuses, et chargé de les plaider, a été attaché au Ministère de la guerre, avec des honoraires fixés à 3,000 fr.

La Commission a examiné la nature et l'étendue de ses travaux, et elle n'a trouvé rien d'exagéré dans la rétribution; elle a pensé qu'au lieu d'en disséminer le paiement, par un prélèvement non indiqué, sur les divers chapitres, il était plus ré-

gulier d'en faire figurer la dépense dans le chapitre de l'Administration centrale.

Allocation........................ 1,342,100 fr.

CHAPITRE II.

ADMINISTRATION CENTRALE. (Matériel.)

Proposition......................... 230,000 *f.*

D'après le tableau de décomposition par nature des dépenses des fournitures générales, mis sous les yeux de la Commission, le système de l'abonnement avec les divers chefs de bureaux a paru facile à réaliser, en réservant la faculté d'un crédit supplémentaire pour les circonstances graves et exceptionnelles : on pourrait espérer une économie; l'essai est recommandé.

L'article premier comprend, la réunion de divers objets qui n'ont entre eux aucune connexité : l'appréciation serait plus facile, si leur indication avec le chiffre correspondant de dépense, était faite par lignes séparées.

Cette observation est générale pour un très-grand nombre d'articles du budget qui renferment des énonciations collectives, sans relation entre les objets.

Allocation......................... 230,000 *f.*

CHAPITRE III.

FRAIS GÉNÉRAUX D'IMPRESSIONS.

Proposition......................... 150,000 *f.*

On peut faire l'application de la dernière observation, aux éléments qui composent ce chapitre.

N° 235

On porterait un jugement plus rapide et plus vrai, si l'on distinguait les frais d'impressions et de lithographie, pour le service des bureaux du Ministère de la guerre, de ceux destinés aux services des corps, établissements et divisions territoriales de l'intérieur.

Allocation........................150,000 *f.*

CHAPITRE IV.

ÉTATS-MAJORS.

Proposition................. 14,199,127 *fr.*

Depuis le vote du budget de 1838, il a été rendu plusieurs ordonnances qui intéressent les états-majors de l'armée.

L'ordonnance du 16 novembre 1837 a substitué un système nouveau à celui créé par les ordonnances royales des 5 avril 1832, 27 juillet 1835 et 28 août 1836; elle a aboli la limite d'âge après laquelle les lieutenants généraux et les maréchaux-de-camp devaient être mis à la retraite; elle a changé le droit que les officiers généraux avaient de n'être mis à la retraite que sur leur demande. Le projet de loi sur l'organisation de l'état-major, adopté récemment par la Chambre des Députés, n'a pas consacré les principes de cette ordonnance; elle a rétabli avec plus de précision les dispositions des anciennes; mais tant que la loi n'aura pas reçu une sanction définitive, l'état-major général restera placé sous le régime de l'ordonnance du 16 novembre 1837.

Il est toujours préférable, dans l'intérêt des offi-

ciers généraux, que leur sort soit fixé promptement par une loi.

Une ordonnance du 16 mars 1838 a réglé les conditions de l'avancement pour tous les cadres. La Commission ne doit pas préjuger les innovations qui ont été introduites. On n'a pas dû oublier qu'elles doivent être conformes aux principes consacrés par la loi du 14 avril 1832.

ARTICLE PREMIER.

État major général.

Le nombre des lieutenants généraux est de 98, celui des maréchaux de camp est de 178. D'après l'ordonnance du 17 juillet 1835, il n'y aurait plus qu'un excédant de 18 officiers généraux dans chaque grade.

5 Maréchaux de camp sont devenus lieutenants généraux. En 1836 il y avait eu six vacances, en 1837 il y en avait eu deux; il ne doit être fait de nomination que sur trois extinctions, la limite n'a pas été dépassée.

11 colonels ont été promus au grade de maréchal de camp.

En 1836 il y a eu trois vacances, en 1837 elles se sont élevées à 22; on aurait excédé la faculté des nominations si trois colonels n'eussent pas été nommés pour services de guerre.

La Commission s'est fait représenter le tableau de décomposition des sommes portées au budget, chapitre IV, à titre de traitement d'activité et d'allocations diverses et extraordinaires.

La Commission émet le vœu qu'à l'avenir ce ta-

bleau soit imprimé comme annexe au budget. La Chambre pourra mieux apprécier les frais de représentation et les allocations extraordinaires et spéciales qui sont accordées aux officiers généraux supérieurs et autres d'état-major, soit pour frais de bureaux, soit pour inspection, soit pour supplément de solde aux officiers employés aux camps d'instruction, soit pour frais de déplacement, d'installation et premier établissement, soit pour indemnité de rassemblement aux officiers généraux employés sur les frontières des Pyrénées; soit pour indemnité aux officiers généraux en garnison à Lyon.

Les allocations extraordinaires qui ne sont pas réglementaires sont fixées par des *décisions* spéciales du Ministre.

On doit dire que la somme de 20,000 fr., allouée pour remboursement de frais extraordinaires aux officiers généraux, est employée à les indemniser des frais de déplacement et d'installation qu'ils sont obligés de faire lorsqu'ils sont promus à de nouvelles fonctions.

Il y a au budget une énonciation spéciale pour les frais de bureau des chefs d'état-major des divisions militaires.

Dans la division de Paris, c'est un colonel qui remplit les fonctions d'état-major; les frais de bureau sont fixés à 10,000 fr., mais ils sont confondus avec son traitement.

Il serait plus régulier de les faire figurer dans cette indication spéciale des frais de bureau des divisions militaires.

C'est l'ordonnance du 6 mai 1818 qui a prescrit la formation d'un corps royal d'état-major; on fait figurer sans distinction sur le même article 305 offi-

ciers qui ne sont pas compris dans le cadre, et qui sont appelés pour un service particulier en raison de leur aptitude spéciale; il serait plus régulier d'établir une division entre les officiers du cadre d'état-major et les officiers hors cadre; il est fâcheux que plusieurs des premiers restent longtemps en disponibilité : n'y aurait-il pas lieu d'examiner si l'on peut établir un alternat et les rappeler à l'activité tous les deux ans et à tour de service?

L'un, de huit colonels qui figuraient hors cadre, ayant été placé en non activité, on doit retrancher pour excédant de traitement la somme de 3,425 fr.; ci.................... 3,425 f.

La même ordonnance du 6 mai 1818 fixe le nombre et le grade des aides-de-camp que peuvent avoir les maréchaux de France et les officiers-généraux.

Parmi les six aides-de-camp de maréchaux qui sont titulaires de grades supérieurs à ceux que comporte l'ordonnance, il y a trois lieutenants colonels qui figurent dans le cadre de l'état-major; ils sont libres de rester aides-de-camp malgré leur promotion; ils n'ont été portés jusqu'à présent, au budget, que pour un traitement égal à celui de chef d'escadron, dernier grade dans lequel les maréchaux peuvent prendre leurs aides-de-camp. La Commission est d'avis d'allouer la somme portée au budget de 1838, et de retrancher l'augmentation proposée........................ 2,550 fr.

Les différences qui ressortent de la comparaison des dépenses de l'article 1er avec le budget de 1838, présentent, toute compensation faite, une économie de 26,275 fr. Il y a une diminution de 53,125 fr. et une augmentation de 26,850 fr.

L'augmentation a pour cause principale la nomi-

nation d'un maréchal de France, après la prise de Constantine, celle d'un maréchal de camp commandant de brigade active dans la 16e division militaire, et d'un lieutenant-colonel commandant les manœuvres de Saint-Cyr.

La composition totale de l'état-major est de 1,011 officiers généraux et autres officiers.

ARTICLE 2.

Intendance militaire.

Le cadre constitutif du corps de l'intendance militaire, a été fixé par l'ordonnance du 10 juin 1835; le nombre de ces fonctionnaires a été porté à 225 pour le service des besoins d'une armée de 310,000 hommes. Ce complet réglementaire sera atteint avec une seule nomination à faire.

Une ordonnance du 28 février 1838 a organisé un cadre de commis entretenus pour le service des bureaux de l'intendance militaire; il sera composé de 25 commis de 1re classe, 100 de la 2e, 125 de la 3e. — Leur traitement s'élevera à 345,000 fr. : il sera prélevé sur les 670,000 fr. alloués pour frais de bureau aux fonctionnaires de l'intendance militaire.

Il doit y avoir des commis auxiliaires, qui seront pris soit parmi les soldats, caporaux et brigadiers, soit parmi les jeunes gens âgés de 30 ans. Les deux tiers des emplois de commis de 3e classe, sont attribués aux sous-officiers de l'armée: le but de l'ordonnance, est d'assurer l'exécution du service de l'intendance, et de faciliter l'avancement des premiers grades de l'armée en recrutant les commis dans les sous-officiers.

Le crédit réclamé est de 2,084,500 f.; comparé à celui de l'exercice de 1838, il y a une augmentation de 39,318 fr. En voici la cause :

L'administration de la guerre veut appeler à l'activité huit intendants ou sous-intendants qui sont en disponibilité; elle veut pourvoir au service des places de Saint-Germain-en-Laye, Lyon, Briançon, Toulon, Aix, Tarascon, Rochefort et Calais.

L'utilité d'une dépense destinée à augmenter l'efficacité du contrôle des services, n'a fait naître aucune critique.

On doit faire, sur cet article, une observation générale; elle sera applicable aux nombreuses mentions du budget qui énoncent des compensations.

Il serait utile, pour l'intelligence de la fixation des chiffres qui est faite après avoir déduit tout ce qui doit être compensé, que, dans la colonne des observations, on rappelât 1° les diverses dépenses qui composent l'augmentation; 2° celles qui forment la réduction; on saisirait plus facilement les résultats de la compensation.

ARTICLE 3.

Traitement de l'État-major des places.

L'ordonnance du 31 mai 1829 a fixé l'organisation du personnel des états-majors de place.

Il existe encore huit commandements qui sont confiés à des officiers d'un grade supérieur à celui auquel ils devraient être dévolus.

L'effectif réglementaire doit être de 250 officiers, 312 portiers-consignes, 2 bateliers aide-portiers; l'excédant est 53, puisqu'on demande un crédit pour 617 officiers ou sous-officiers.

On appelle la sollicitude du Ministre sur les réductions à opérer, et sur le classement des places auxquelles il sera inutile de pourvoir: la diminution de 18,263 fr. sur le crédit antérieur, est le résultat

de la réduction de dix emplois dans les états-majors de place.

ART. 4.

Traitement de l'État-major particulier de l'artillerie.

Le projet de budget de 1838 avait été fait sur un effectif de 940 officiers, employés ou gardes; mais la Chambre ayant voté une réduction sur les troupes d'Afrique, cet effectif de l'intérieur fut rectifié et porté à 949.

On propose, pour 1839, le premier effectif de 940; c'est ce qui explique la diminution de 3,295 francs.

Elle aurait été de 12,870 fr. en raison du passage en Afrique de douze gardes de seconde classe (ouvriers et contrôleurs); mais il y a une compensation à opérer, parce qu'on a fait rentrer dans l'intérieur deux officiers et un garde.

Art. 5.

Traitement de l'État-major particulier du génie.

Depuis 1814, un lieutenant-colonel du génie, directeur du dépôt des fortifications des colonies, reçoit son traitement sur les fonds du budget de la guerre. Pour la régularité, cette dépense doit être mise, à l'avenir, à la charge du budget de la marine.

La comparaison avec l'exercice de 1838, établit une diminution de 19,738 francs.

L'envoi en Afrique de quatre capitaines en premier, de treize gardes, l'emploi aux colonies de deux capitaines, la diminution dans la dépense du camp d'instruction, auraient dû produire une atténuation plus considérable; l'importance de la situation de la ville de Lyon a fait créer, le 30 octobre 1837, une nouvelle direction des fortifica-

tions ; on a nommé un colonel directeur, et un lieutenant-colonel. Il fallait une augmentation de crédit de 16,550 fr.

Les divers éléments de la compensation ont été vérifiés, et le résultat porté au budget est exact.

Allocation du chapitre IV des états-majors . . . . 14,193,152 fr.

CHAPITRE V.

GENDARMERIE.

Proposition . . . . 17,077,431 fr.

Les conseils généraux, les administrateurs des départements ont été les interprètes d'un besoin généralement senti ; c'est la nécessité d'accroître la gendarmerie départementale. Les nouveaux intérêts qui naissent du progrès de l'industrie, de l'ouverture des routes nouvelles, du creusement des canaux, de l'agglomération des populations sur certains points réclament une protection plus efficace et un développement de la force publique, spécialement préposée au maintien de la tranquillité.

Si, d'une part, la sécurité des intérêts matériels éveille la sollicitude du Gouvernement, de l'autre, les passions politiques s'apaisent ; les départements de l'Ouest, loin d'être agités, sont calmes ; on peut, sans compromettre cet état satisfaisant, réduire l'effectif de la gendarmerie temporaire.

Les légions départementales seront augmentées de cinquante brigades, dont vingt à cheval ; et comme ces légions avaient été affaiblies de deux cent deux gendarmes qui avaient été envoyés en Afrique, on veut réparer le déficit des cadres.

L'effectif d'accroissement sera de quatre cent

cinquante-deux hommes et cent quatre-vingt-seize chevaux. Leur placement naturel et le plus utile devra être dans les lieux où la surveillance est moins complète.

On supprimera, dans le cours de 1838, 109 brigades temporaires, dont 37 à cheval; c'est-à-dire 652 hommes et 220 chevaux.

Ainsi l'effectif général de la gendarmerie, comparé à celui de 1838, éprouvera une réduction de 200 hommes et de 24 chevaux; c'est ce qui amène la diminution de 113,168 fr. dans les dépenses.

On fait observer que le prix de la ration de fourrage, dans la gendarmerie, est évalué à 1 fr. 20 c., et celle de la cavalerie de l'armée à 1 fr. 11 c.

Il y aura un accroissement dans le nombre des premières mises. La Commission du budget de 1835 n'avait évalué les pertes de la gendarmerie qu'à 570 hommes; cette fixation doit céder à la puissance des faits; les revues constatent que le terme moyen des pertes est de 930 hommes.

D'après les anciennes prévisions, les deux tiers des remplacements devaient être prélevés sur les brigades temporaires; comme leur effectif ne sera plus, en 1839, que de 73 gendarmes à cheval et de 1,271 à pied, le prélévement devra être limité à un tiers.

Sur 930 gendarmes, 620 seront recrutés dans les troupes de la ligne, et 310 seront pris sur les brigades temporaires.

Il faudra donc six cents premières mises d'habillement, c'est-à-dire, quatre cent quatre-vingt de plus qu'en 1838; ce qui établit une différence en plus dans la dépense de 115,100 fr.

Le résultat de la compensation de la rontiodéu

de l'effectif avec l'augmentation des premières mises présente un excédant de dépenses de 1,842 fr.

L'effectif total de la gendarmerie est de 15,283 hommes, et de 10,593 chevaux.

Allocation.................... 17,077,431 fr.

CHAPITRE VI.

RECRUTEMENT.

Proposition.................... 475,000 fr.

Depuis longtemps, le mode de remplacement a été l'objet de vives critiques.

La Commission a appris avec plaisir de M. le Ministre, que le mal signalé n'était pas aussi grand qu'on le représentait; la moralité des remplaçants et leur aptitude à un bon service, peuvent être comparés avec avantage à celle des enrôlés volontaires : ce qui a excité la réprobation, c'est le système d'embauchage pratiqué pour obtenir des remplaçants; ce sont les manœuvres employées pour les faire recevoir, ce sont les fraudes mises en usage pour les dépouiller du prix réel du remplacement.

La loi sur le recrutement s'exécute sans difficulté; les conseils de révision opèrent sans trouble ni obstacle; ils se montrent plus sévères pour l'admission des remplaçants.

Le Gouvernement a fait connaître à la Commission qu'on s'occupait d'introduire dans la législation les améliorations provoquées par les deux Chambres.

On recommande à sa sollicitude les questions qui se rattachent au service des fils d'étrangers

nés en France, à la composition du conseil de révision, au mode de remplacement; celui qui s'opère dans les corps offrira toujours pour l'armée des résultats meilleurs sous le rapport de la discipline et de l'instruction, que les produits du remplacement par les hommes qui n'ont pas servi.

Il est une autre question qui est palpitante d'actualité, c'est l'emploi des troupes aux travaux civils.

Les projets de grands travaux à exécuter, tels que ceux des fortifications, des chemins de fer, des canaux, des ports à améliorer, des routes, imposent l'obligation de son examen et de sa solution. Elle a fait naître des objections; on allégue le mécontentement du soldat, la perte de son instruction, de la discipline, l'absence de l'économie pour l'État.

Le mécontentement s'effacera, si le travail est une prescription de la loi, ou s'il n'y a d'appel qu'aux hommes de bonne volonté; l'instruction et la discipline militaires n'en seront pas altérées, de nouveaux devoirs ne peuvent que fortifier l'une et l'autre, si le soldat reste toujours placé sous le commandement de ses chefs, si l'atelier de travail auquel il est conduit est peu éloigné de sa garnison : le soldat en rentrant dans la vie civile n'aura perdu ni le goût ni les habitudes de l'occupation, ni la pensée morale de l'épargne.

Quant à l'économie pour l'État, il existe des faits contraires; si l'on cite l'excédant de dépense dans les travaux des routes stratégiques de l'ouest, les résultats favorables obtenus en Afrique, viennent plaider pour les avantages d'un système si vanté chez les anciens et si utilement employé sous Henri IV.

L'expérience n'est pas complète; dans un moment où l'État ou bien l'association des compagnies vont faire un appel à des armées d'ouvriers, il est d'une sage économie politique de songer à l'avenir et d'empêcher de trop grandes perturbations dans la fixation des salaires.

La concurrence du travail du soldat peut devenir un grand bienfait; le Gouvernement ne doit pas négliger de nouveaux essais. En les recommandant, on doit ajouter qu'il ne sera prudent de les tenter que dans les lieux où l'on pourra utiliser une partie des troupes et sans qu'il soit nécessaire d'augmenter l'effectif pour satisfaire aux besoins de l'instruction.

La situation de la réserve était, au 1er avril 1838, de 147,932 hommes, non compris les 80,000 hommes de la classe de 1837. Mais on doit dire que 31,508 hommes seulement ont passé sous les drapeaux; que ce dernier nombre va rapidement diminuer; on ne peut donc dissimuler que la réserve ne présente pas dans sa constitution toutes les conditions d'instruction que l'on pourrait désirer pour en faire un auxiliaire plus puissant de notre armée. Cependant elle ne mérite pas tous les reproches qu'on lui adresse : le fait de la présence et de la disponibilité est toujours constaté : et au moment de l'appel les soldats de la réserve seront toujours par leur âge, plus forts, plus vigoureux et plus aptes à l'instruction que les jeunes soldats des recrues nouvelles.

Allocation .... 475,000 fr.

CHAPITRE VII.

JUSTICE MILITAIRE.

Proposition.......................... 198,147 fr.

La Chambre des Pairs a discuté plusieurs fois un projet de Code pénal militaire.

Souvent le Gouvernement a donné l'espérance de sa présentation à la Chambre des Députés.

L'armée est sous le coup d'une législation qui prodigue la peine de mort : la sévérité des peines touche de près à l'impunité, et l'impunité conduit à l'indiscipline : solliciter un terme à ce mal, est un des devoirs les plus pressants d'une Commission du budget de la guerre.

Le nombre des condamnés pendant le cours de 1837, a été de 3,209 hommes pour toute espèce de délits.

Aucune critique ne s'est élevée sur la dépense de la justice militaire.

Allocation.......................... 198,147 fr.

CHAPITRE VIII.

SOLDE ET ENTRETIEN DES TROUPES.

Proposition du budget de 1839..	109,390,075 fr.
Crédit à ajouter d'après le projet de loi du 14 mai 1838......	674,407
Total de la demande...	110,064,482

Ce chapitre se divise en quatre parties, la solde et les abonnements payables comme la solde, les vivres et chauffage, les hôpitaux, le service de mar-

ches : leur examen fera ressortir les causes de l'excédant de dépense de 2,169,841 fr. que leur ensemble présente comparativement au budget de l'exercice de 1838.

Il n'est pas inutile de le faire précéder par le récit des mesures administratives qui ont été prises depuis peu et qui, se rattachant à ce service, en viendront augmenter la dépense.

L'ordonnance du 19 mars 1823 constituait la législation de la solde : elle avait été modifiée par une foule de décisions particulières.

L'ordonnance du 25 décembre 1837, sur le service de la solde et des revues a eu pour but principal d'imprimer au régime réglementaire le caractère de l'unité, de réparer des inégalités d'allocations et de perfectionner la comptabilité.

La solde de disponibilité pour les grades à partir de celui de colonel ne consistait que dans la demi-solde sans accessoires : elle est fixée à la moitié du traitement *complet* d'activité, et les officiers des grades inférieurs, seront traités comme les officiers généraux.

La solde de route était refusée pour les mouvements qui n'exigent des troupes qu'un seul jour de marche ; elle sera allouée pour toutes les journées de marches indistinctement.

Les officiers sémestriels recevront leur solde à l'expiration de chaque mois, au lieu de n'être payés que lorsqu'ils auront rejoints leurs corps.

Les officiers mis en jugement, lorsqu'ils sont en activité de service, recevront la moitié de leur traitement, au lieu du tiers qui leur était accordé.

Les lieutenants trésoriers et officiers d'habillements recevront, comme solde de leurs fonctions,

celle de la deuxième classe du grade de capitaine.

Il a été rendu, le 20 décembre 1837, une autre ordonnance pour régler le service des indemnités de route.

Elle apporte une augmentation peu notable, il est vrai, dans la dépense; mais elle doit être signalée.

La double indemnité de route est accordée aux militaires retraités qui rentrent dans leurs foyers; aux militaires qui voyagent à petites journées à cause de blessures ou d'infirmités graves. Les sous-officiers et les soldats participeront à un bienfait dont jouissaient exclusivement les officiers.

Par compensation, les officiers blessés ou malades qui se rendent aux hôpitaux, ou aux établissements thermaux, sont appelés à la même faveur de la double indemnité qui était réservée aux soldats.

Les officiers admis à l'Hôtel-des-Invalides, recevront une indemnité de route correspondante à leur grade, au lieu de la rétribution fixe de 2 fr. 50 c.

On a voulu codifier, en quelque sorte, les dispositions éparses qui avaient changé le réglement du 24 septembre 1823, soit sur la comptabilité, soit sur le contrôle.

PREMIÈRE PARTIE.

Solde et abonnements payables comme la solde.

Cette première partie présente, par comparaison avec le budget de 1838, une différence en plus de

1,665,587 fr. ; plusieurs causes la motivent. Les trois principales sont l'accroissement dans le nombre des premières mises, les allocations aux troupes cantonnées dans les Pyrénées, et l'augmentation de l'effectif de l'artillerie, du génie et des équipages militaires proposée par une loi additionnelle au budget, le 14 mai 1838.

La classe de 1832 qui sera libérée en 1839, compte sous les drapeaux environ 62,000 hommes; le vide que laissera cette libération, sera rempli par l'appel de 60,000 hommes; il faut donc pourvoir à la dépense de 60,000 premières mises d'équipement; c'est 20 mille de plus qu'en 1838. Et sur le nombre il y en a 19,599 qui devront être appliquées aux troupes de l'intérieur.

Les allocations spéciales aux troupes sur la ligne des Pyrénées, n'étaient accordées qu'à celles qui sont cantonnées sur l'extrême frontière.

Le Gouvernement propose d'en faire jouir les garnisons de Bayonne, de Pau et de Perpignan, et les troupes qui occupent les bourgs voisins de la ligne.

On énonce pour motifs qu'en fait, les vivres et les logements y sont encore plus chers que dans les stations de l'extrême frontière.

La loi qui a été votée le 11 mai 1838 a augmenté pour cet exercice les effectifs attribués sur le pied de paix, dans l'intérieur, à l'artillerie, au génie, et aux équipages militaires de 1,760 hommes, et de 3,118 chevaux.

La Commission a pensé qu'il fallait pourvoir en 1839 aux frais d'entretien de cette force additionnelle jugée par les Chambres nécessaire aux armes spéciales.

ARTICLE PREMIER.

Infanterie.

La solde d'infanterie pour 187,257 hommes, a besoin d'un crédit de 52,716,520 fr.; l'excédant sur le budget 1838, est de 1,396,595 fr.

Les régiments d'infanterie de ligne et légère ont été augmentés de 1,937 soldats, mais on a diminué les corps spéciaux d'un nombre égal d'officiers, sous-officiers et soldats, envoyés en Afrique.

Il faut pourvoir à la solde de 19,547 recrues qui sont en plus.

La garnison de Paris a été accrue de 182 officiers et 3,428 sous-officiers et soldats; le supplément de solde dont elle est gratifiée amène une augmentation de dépense.

Telles sont les opérations qui justifient l'excédant.

Ce qui motive l'augmentation de 870,745 fr. sur la masse individuelle, c'est qu'il y a en plus 21,120 premières mises de petit équipement, 830 hommes ont droit à la prime d'entretien, et un sous-officier a été promu officier.

L'utilité des camps d'instruction n'a pas été contestée; mais on a reconnu qu'elle ne serait pas affaiblie, en abrégeant d'un mois la durée de ces camps; elle est fixée maintenant à deux.

ARTICLE 2.

Cavalerie.

La solde de la cavalerie n'a donné lieu à aucune

observation, elle présente une diminution de 106,000 fr.

ARTICLE 3.

Artillerie.

La solde de l'artillerie présentait une atténuation de dépense de 62,520 fr., parce qu'on avait fait passer de l'intérieur en Afrique une batterie d'artillerie, et une compagnie du train des parcs; mais la loi du 11 mai 1838, sur les armes spéciales, occasionne une augmentation de dépense de 494,671 fr.; ainsi au lieu d'avoir, sur le budget voté le 20 juillet 1837, une diminution, il y aura un accroissement de 432,151 fr. La dépense pour la solde de l'artillerie sera de 9,791,578 fr.

ART. 4.

Génie.

La solde du génie avait pour résultat de la comparaison, avec celle de 1838, une diminution de 21,996 fr.; une compagnie de sapeurs, et une demi-compagnie de sapeurs-conducteurs, avaient été tirées de l'intérieur pour le service d'Afrique : ce qui change cette balance, c'est la loi du 11 mai 1838, sur les armes spéciales : sa conséquence est une augmentation de 20,393 fr. Il n'y aura plus qu'une différence en moins de 1,603 fr.; la dépense totale sera de 1,664,455 fr. pour la solde du génie.

ART. 5.

Équipages militaires.

Une différence en moins de 85,829 fr. ressortait

dans la solde des équipages militaires. Les divisions de l'intérieur ont fourni à l'Afrique deux compagnies du train, et une compagnie d'ouvriers; ce qui diminue le chiffre de la dépense pour l'intérieur; mais il faut inscrire la modification qui résulte de la loi sur les armes spéciales. Il y aura un accroissement de dépense de 9,480 fr. Le crédit total sera de 497,509 fr.; la différence en moins, sur le budget de 1838, ne sera plus que de 76,349 fr.

En 1838, l'indemnité extraordinaire pour les troupes cantonnées sur les Pyrénées avait été omise; son inscription au budget fait apparaître une augmentation.

ART. 6.

Vétérans.

Il n'a été fait aucune observation sur la dépense relative à la solde des vétérans.

La totalité de la dépense de la première partie du chapitre sera de 81,419,706 fr.

DEUXIÈME PARTIE.

Vivres et chauffage.

ARTICLE 1er.

Personnel.

Le Ministre de la guerre a constitué, par une ordonnance du 28 février 1838, sur des bases uniformes le personnel des services administratifs des

hôpitaux, des subsistances militaires, de l'habillement et du campement, sous le rapport des dénominations, de la hiérarchie, de la solde et de la retraite.

Le rejet de la loi sur les pensions de ces agens laisse l'ordonnance dans le domaine du libre arbitre de l'Administration. On a dû faire connaître, aux divers chapitres du budget, les innovations qu'elle apportera un jour, soit dans les cadres, soit dans la solde.

On conservera, en la rappelant, la dénomination qu'elle donne à ces agents, tant qu'une autre nomenclature ne lui aura pas été substituée conformément au vote de la Chambre.

Le personnel des subsistances militaires serait de 298 employés au lieu de 251. Il y aurait 12 officiers d'administration principaux avec un traitement de 4,000 fr.; 75 officiers d'administration comptables de première classe avec un traitement de 2,400 fr.; 75 officiers d'administration comptables de seconde classe aux appointements de 2,200 fr.; 66 adjudants d'administration en premier aux appointements de 1,700 fr.; 70 adjudants en second avec un traitement de 1,200 fr. Ces officiers recevraient une indemnité de logement et d'ameublement. Cette fixation de traitement est pour le temps de paix; quand les cadres seront remplis, il y aurait pour le budget une augmentation de 49,000 francs.

Cette année on ne réclame pas des allocations plus considérables que celles de l'année dernière; mais on doit faire observer qu'il n'y a pas de directeurs dans toutes les divisons militaires; il n'y a que des agents comptables à Bourges, à Bayonne,

à Perpignan ; on a reconnu que sur le traitement et sur le nombre des directeurs on pouvait faire des économies, et elles auraient été proposées, si l'ancienne organisation eût été maintenue.

ARTICLE 2.

Vivres - Pain.

La ration de pain, en y comprenant la répartition de la dépense du personnel, s'élève à 17 centimes 58 centièmes; pour arriver à une fixation exacte, n'aurait-on pas dû évaluer les frais d'entretien des bâtiments servant de magasins, l'intérêt des capitaux employés à l'achat des grains, et les frais de transport, si ces derniers ne sont pas compris dans le prix brut d'achat.

Le système d'avoir une réserve de 240,000 quintaux de grains, où l'approvisionnement de l'armée pendant six mois, donne à l'Administration le choix du temps et des lieux pour les achats. Elle met le service à l'abri des événements qui peuvent élever brusquement le prix des grains; le prix de revient fixé à 17 centimes 5 centièmes est inférieur à celui d'achat des rations toutes manutentionnées qui s'élève à 19 centimes 60 centièmes.

Comme des officiers d'armes spéciales et des employés militaires qui n'avaient pas droit à la ration passent en Afrique et sont remplacés dans l'armée par des soldats d'infanterie, l'accroissement du nombre des rationnaires a augmenté la dépense de 17,868 fr.

L'effectif des hommes qui a droit par jour à une ration de pain de 7 hectogrammes et demi, s'élève,

d'après le budget à 247,592 fr. On déduit le nombre ordinaire fixé pour les incomplets, les hommes aux hôpitaux et en congé; mais on y ajoute celui des condamnés au boulet et les réfugiés maltais auxquels on ne distribue que des secours en nature. Les enfants de ces derniers, nés en France, n'y participent plus.

Cet effectif doit être soumis aux conséquences de la loi des armes spéciales, il y a 1,760 rationnaires de plus.

ART. 3.

Chauffage, éclairage.

L'Administration a adjugé pour cinq ans l'entreprise de la fourniture du bois et de l'éclairage. On a fractionné les marchés, ils ont été passés dans chaque division militaire; on a préféré le système de la livraison du bois au poids à celui de le faire mesurer; c'est une expérience dont il faut attendre les résultats; cette question qui sera résolue par cet essai divisait des hommes versés dans l'administration.

On appelle l'attention des exécuteurs de la mesure sur la possibilité de la fraude; on prétend que le bois est susceptible de se charger dans un court espace de temps d'une quantité extraordinaire d'eau, sans que cette humidité soit apparente extérieurement, et que le poids du combustible en augmente de plus du tiers.

Il y a une diminution comparative de 20,765 fr. parce qu'on a supprimé les suppléments d'allocations de bois à la garnison de Paris.

Il y avait des abus pour la distribution de bois aux plantons des divers fonctionnaires dans les commandements de division ; il nous a été assuré que les abus avaient disparu ; il n'y a que 1,443 corps de garde alimentés par le service de l'État.

La dépense de vivres, pain, liquide et chauffage, doit être augmentée de 97,658 fr. comme étant le résultat de la loi sur les armes spéciales.

La totalité de la dépense de la seconde partie sera de 16,817,794 fr.

TROISIÈME PARTIE.

Hôpitaux.

Les services administratifs des hôpitaux militaires sont organisés par l'ordonnance déjà citée du 28 février 1838 : sans rappeler les critiques dont ses dispositions ont été l'objet à la Chambre, il faut ici mentionner l'augmentation des cadres et de la dépense qu'elle peut occasionner. Ils pourront comporter un personnel d'officiers d'administration de 248 au lieu de 192 établis dans le budget ; et alors la dépense sera de 524,000 fr. au lieu de 321,425 fr.

Les approvisionnements du mobilier, dans les hôpitaux militaires, présentaient, en 1837, une valeur de 9,214,241 fr. 61 c.

En 1837, sur un effectif entretenu de 298,825 hommes, il y a eu 5,970,429 journées de malade ; l'augmentation du nombre des malades, comparé à celui de 1836, a trois causes principales : l'invasion du choléra dans les 8e, 9e et 21e divisions militaires, l'entretien d'un effectif plus élevé de

troupes dans l'Afrique et l'expédition de Constantine.

La moyenne proportionnelle de la journée des malades est de 1 fr. 25 c.; ils sont traités ou dans les hôpitaux militaires qui sont régis par entreprise (le prix moyen de la journée est de 1 fr. 96,92), ou dans des hôpitaux administrés par économie (la journée y est de 1 fr. 22,94), ou dans les hopitaux maritimes (la journée s'élève à 1 fr. 55 c.).

Dans les hôpitaux civils, elle n'est que de 1 fr. 14 centimes 62 centièmes; c'est la Régie par entreprise qui est la plus dispendieuse; la différence si grande qui existe entre la journée des hôpitaux civils, et celle des hôpitaux militaires doit provoquer l'examen et la sollicitude du Gouvernement; il s'agit d'améliorer un service qui coûte 8 millions 555,138 fr. 50 c.

Il y a une augmentation de 26,542 fr. Les motifs se trouvent dans le supplément de solde des officiers de santé, et d'administration des hôpitaux de Lyon; les élévations en grade de quelques officiers de santé, l'accroissement du nombre des soldats et les allocations accordées aux aumôniers des hôpitaux de Versailles, Thionville et Longwy.

Il faut y joindre l'augmentation qui résulte de la loi sur les armes spéciales : elle s'élève à 41,062 f.;

Toute compensation faite, la dépense des hôpitaux sera de 8,636,580 fr.

QUATRIÈME PARTIE.

Service de marche.

D'après l'ordonnance du 20 décembre 1837, rappelée dans les observations générales du chapitre, l'indemnité de route accordée aux officiers qui se rendent aux hôpitaux et aux eaux est portée, pour l'aller et le retour, à 50,000 f.; la double indemnité de route pour les sous-officiers et soldats retraités, qui se retirent dans leurs foyers, est de 1,941 fr.

Les frais de route de 20,000 recrues et des 20,000 soldats libérés, sont évalués à 340,000 fr.

Les officiers de recrutement ont la mission de faire, deux fois par an, l'appel des hommes de la réserve. On leur accorde 2 fr. par poste et une indemnité de séjour; ce qui porte la dépense à 70,000 fr.

Le total de l'augmentation serait donc de 461,941 francs; mais on déduit 121,685 fr., parce qu'on ne reproduit pas le crédit spécial de 71,685 fr., pour la rentrée en France des troupes d'Afrique, qui avait été prévue, en 1838, et qu'on supprime celui de 50,000 fr., pour l'indemnité représentative du cheval de selle, abolie par l'ordonnance du 20 septembre 1837; ce qui établit en résultat une augmentation de 340,156 fr. pour l'article de l'indemnité de route.

Les améliorations à apporter dans le pénitencier de Saint-Germain, qui reçoit 300 condamnés et qui en recevra bientôt 500, nécessitent la création de trois gardiens, et une élevation de dépense de 9,000

francs ; il y a un accroissement de dépense de 348 mille 614 f., sur cette quatrième partie, en la comparant avec le budget de 1838.

Il faut encore y joindre celle de 11,143 fr. qui a pour cause la loi sur les armes spéciales; et la dépense du service de marche est de 3,190,402 fr.

Allocation totale du chapitre VIII 110,064,482 f.

CHAPITRE IX.

HABILLEMENT ET CAMPEMENT.

Proposition du budget	*13,064,074* fr.
Supplément d'après la loi du 14 mai 1838	97,234
Total de la demande.	*13,161,308* fr.

L'ordonnance du 28 février 1838 établit, pour le service de l'habillement et du campement, un personnel de 63 employés, au lieu de 45 énoncés au budget.

On ne demande pas un crédit nouveau; mais lorsque le service créé depuis la présentation du budget sera organisé au complet, la dépense s'élevera à 116,000 fr., au lieu de 98,000 fr.

Le capital des approvisionnements pour l'habillement et le campement, s'élevait en 1837, soit en matières premières, soit en matières confectionnées, à 15,433,954 fr. 58 c. — Les effets sont-ils de bonne qualité? Les réceptions sont-elles faites après un

examen intelligent et sévère? N'existerait-il pas encore des abus? Surveiller la facilité de la réception est un des devoirs les plus rigoureux de l'Administration.

Ne faut-il pas établir un système de comptabilité, qui puisse mieux faire apprécier, par la Cour des comptes et les Chambres, l'emploi des provisions en matières, qui puisse faire contrôler leur entrée et leur sortie des magasins, et déterminer avec exactitude, la valeur des dépenses annuelles? Cette observation sera rappelée et appliquée dans divers chapitres.

Ce chapitre renferme une augmentation de 1,972,938 fr.; elle se décompose ainsi : 1° celle de 19,290 fr., a pour cause l'accroissement du nombre des soldats auxquels l'Etat fournit l'habillement.

Celle de 1,953,648 fr. a pour motifs, le rétablissement de l'usage du pantalon blanc, et l'introduction de l'usage des bas. Cette double question a donné lieu à une discussion séparée : avant de la résoudre, la Commission a désiré connaître les rapports du conseil de santé, et ceux des comités de l'infanterie et de la cavalerie; — le Ministre en a refusé la communication, en déclarant que les comités étaient des conseils purement consultatifs, et que leurs avis étaient des éléments propres et particuliers à l'Administration, pour éclairer ses décisions.

Privée de ces renseignements, la Commission s'est livrée à l'examen des deux questions qu'elle avait à résoudre :

Est-il nécessaire de rétablir dans l'armée l'usage du pantalon blanc?

On a dit, en faveur du rétablissement : que les

gardes nationales, la gendarmerie et les armes spéciales jouissaient de la faveur du pantalon de toile; que les troupes étrangères, même les Russes, le portaient; que l'armée française le regrettait comme objet de propreté; qu'il tempérerait la sévérité de son costume; qu'enfin il serait une économie en prolongeant la durée du pantalon de laine, qui coûte 12 fr. 68 c., et en servant de caleçon après être usé en partie; que, pour la conservation de la santé, des réglements obligeraient la troupe à le quitter tous les soirs avant la nuit; que pour la marche et dans les pays chauds, le pantalon de laine était incommode et insupportable.

Voici les motifs de l'opinion contraire :

En 1833, le comité de la guerre fut d'avis de sa suppression. Il faut se garder de montrer une instabilité trop fréquente dans les décisions qui affectent le bien-être de l'armée; il y eut alors une économie, par homme et par an, de 3 fr. 65 c., et d'un million pour le Trésor : le rétablissement grèverait le soldat, en augmentant l'entretien de sa masse individuelle.

En campagne, le pantalon blanc serait inutile, le soldat qui en serait revêtu le quitterait difficilement le soir; c'est dans les pays chauds que les rosées sont plus abondantes, et les réfroidissements plus subits et plus dangereux.

En Espagne, les troupes qui ne le portaient pas ont éprouvé moins de maladies; la raison qui doit dominer, c'est le motif de la santé de l'armée.

La majorité de la Commission a été d'avis de ne pas allouer la dépense.

La question de l'usage des bas a eu la même solution.

N° 235

La majorité a pensé que, pour que les chaussettes de laine fussent utiles à la santé du soldat, il faudrait qu'il pût en changer souvent; une des causes de maladie viendrait de leur malpropreté, résultat forcé du petit nombre de paires de bas que l'on détermine; elles sont inutiles dans la marche; placées alors dans le sac, et en le surchargeant elles saliraient les autres effets; si le soldat les conserve en route, elles peuvent blesser ses pieds; s'il les quitte, il faut un soulier plus grand pour pouvoir les remettre à l'arrivée; sa marche est gênée par ce double inconvénient; son insouciance naturelle lui ferait négliger de les tenir propres et en bon état; il finirait par n'en pas faire usage.

Tels sont les principaux motifs qui ont déterminé le rejet de la dépense.

Une autre cause d'augmentation, c'est celle qui provient de la loi sur les armes spéciales, la dépense s'élève à 97,234 fr.

Toute compensation faite, le crédit pour l'habillement et le campement est fixé à 11,207,660 fr.

Dans l'intérêt du bien-être et de la santé du soldat, ne serait-il pas préférable de faire confectionner, et d'avoir en magasins des demi-couvertures? L'examen de cette question doit éveiller la sollicitude des comités.

Allocation .... 11,207,660 fr.

CHAPITRE X.

LITS MILITAIRES.

Proposition................... *4,533,601 fr.*

Le 29 octobre 1816, le sieur Desmazures s'obligea de fournir les lits nécessaires à la garde royale, moyennant un loyer de 76 fr. 20 cent. pour fourniture d'officier, 18 fr. 65 cent. pour celle de troupe, et 10 fr. 30 cent. pour demi-fourniture.

Le 28 août 1829, le marché qui devait expirer en 1835, fut prorogé jusqu'au 31 mars 1842.

Le 29 septembre 1830, après le licenciement de la garde royale, les traités furent confirmés, et leur exécution fut appliquée aux services des troupes de ligne logées dans les casernes qu'avait occupées la garde royale.

Le 25 mars 1822, la Compagnie Vallée devint adjudicataire de la fourniture des lits pour toutes les places de France; il y eut un prix ferme de loyer pour les lits occupés ou non occupés; les demi-fournitures étaient augmentées sur celle de la Compagnie Desmazures de 17 cent. 75 centièmes.

Le 4 février 1832, il y eut une convention nouvelle avec le Ministre de la guerre; les obligations du premier marché furent étendues au service d'Alger et de tous les autres lieux de la régence; il prend son terme au 31 décembre 1841.

Les traités sont onéreux à l'État; le Ministre en exécutant rigoureusement la clause qui l'autorise à réduire la fixation des fournitures, peut en amoindrir la charge.

L'indemnité due aux habitants pour logement

fourni aux troupes à défaut de bâtiments militaires, sur la frontière des Pyrénées, provoque un excédant de crédit de 32,400 fr.; elle n'avait pas été appréciée, jusque là, avec exactitude.

Allocation . . . . 4,533,601 fr.

CHAPITRE XI.

TRANSPORTS GÉNÉRAUX.

Proposition . . . . 833,000 *fr.*

Le chapitre présente une différence en moins de 23,000 fr. sur l'exercice de 1838, qui avait prévu les frais de retour d'une partie des troupes d'Afrique.

Pourquoi ne prévoit-on pas les frais de transport d'une partie des troupes qui sont dans nos possessions au nombre de 48,000 hommes, puisqu'on ne juge nécessaire pour 1839, qu'un effectif de 38,000 hommes, et qu'il faudra faire revenir l'excédant dans le cours de cet exercice?

Allocation . . . . 833,000 fr.

CHAPITRE. XII.

REMONTE GÉNÉRALE.

Proposition du budget	2,817,405 *fr.*
Supplément de la loi sur les armes spéciales	198,120
Total de la demande	3,015,525 fr.

En 1835, le département de la guerre, satisfaisant au vœu des Chambres, a organisé un nouveau système de remonte; l'achat direct et permanent

de chevaux ayant plus de quatre ans, la fréquence des voyages des officiers dans l'arrondissement des dépôts auxquels ils sont attachés, ont amené des améliorations et des résultats favorables, soit pour la bonne qualité des remontes, soit pour l'encouragement de la production.

Le nombre des chevaux achetés, en 1837, par les établissements de remonte s'élève à 5,272; le nombre des pertes a été de 3 pour 100; la mortalité a été plus considérable qu'en 1836, moindre qu'en 1835, et beaucoup moindre qu'en 1834.

Après avoir organisé le système d'achat, il faut songer au système de conservation; il faut surtout que l'Administration ait une opinion fixe sur le mode de construction des écuries, sur les moyens qui peuvent contribuer à leur salubrité, sur le régime alimentaire, sur la transition brusque de la nourriture du cheval dans le paccage ou au vert, à une alimentation sèche trop substantielle et trop échauffante.

La mortalité peut tenir à ces causes; la vigilance de l'Administration doit donc être éveillée; les remontes d'origine française présentent des qualités supérieures aux remontes que nous ont fournies l'étranger et le maquignonage; l'encouragement à l'élève des chevaux est une nécessité, car on ne peut dissimuler que l'âge des 33,558 chevaux qui existent dans l'armée fait craindre une lacune rapide dans le service.

Voici le tableau statistique de l'effectif par âge des chevaux.

3,037	chevaux au-dessous de 5 ans.	
6,337	—	de 5 à 7 ans.
4,871	—	de 7 à 10 ans.
17,102	—	de 10 à 15 ans.
2,211	....	au-dessus de 15 ans.
33,558		

On a inscrit dans le budget un nombre de 4,784 chevaux à acheter, soit pour la première monture des officiers nouvellement promus, soit pour le remplacement de ceux des lieutenants et sous-lieutenants, soit pour la troupe.

Il y a dans la dépense une différence en plus de 105,782 fr. ; elle est justifiée par plusieurs causes.

Dans les dernières années, on avait reconnu que le meilleur moyen d'encourager l'éleveur et d'avoir de bons chevaux, était d'élever le prix; c'est ce qui fut fait pour les chevaux de cavalerie. On propose de faire participer à l'augmentation les chevaux de l'artillerie et des trains; mais cette élévation de prix serait une illusion pour l'agriculture si l'Administration cherchait à faire, comme on l'allègue, de trop fortes économies sur les tarifs; elle dégouterait le producteur qui vend; il faut, aussi autant que possible, lui éviter des frais de déplacement.

Cette augmentation est de 100 fr. par cheval pour 319 chevaux destinés à des batteries d'artillerie; elle est de 40 fr. pour 80 juments; elle est de 20 fr. pour 535 chevaux de trait, également pour l'artillerie; elle est de 30 fr. pour 157 chevaux de traits pour les trains.

Deux régiments de chasseurs ont été transformés en lanciers; la plupart des chevaux a été conservée; mais, en raison de la faiblesse de quelques-uns, on

achetera de plus qu'en 1838, 138 chevaux de lanciers, ce qui établit un excédant de dépense de 9,380 fr.

Ces transformations de corps occasionnent nécessairement des pertes, soit dans les effets d'habillement et d'équipement, soit dans les chevaux. L'Administration doit hésiter longtemps avant de les autoriser.

Les sous-officiers qui ne choisissaient pas un cheval dans la remonte avaient droit à une indemnité en argent; elle est convertie en une obligation de leur fournir un bon cheval; la raison de ce changement de système, c'est que l'État est obligé, après la perte du cheval, à le remplacer.

Cette obligation élève la dépense de 30,950 f. de plus.

En 1838, les Chambres ont accordé un crédit pour pourvoir au remplacement, aux frais de l'État, des chevaux des lieutenants et sous-lieutenants de cavalerie; il est juste d'admettre à la même faveur les officiers du même grade dans les armes spéciales; de là, une dépense en plus de 35,600 fr.

La loi du 14 mai 1838, conséquence de celle sur les armes spéciales, oblige encore, pour l'achat des chevaux de troupe, à une dépense de la somme de 198,120 fr. C'est la prévision pour le remplacement de la perte présumée du huitième. La dépense totale du chapitre de la remonte serait donc de 3,015,525 fr.

Ce chapitre renferme une dépense nouvelle de 20,000 fr. pour achats d'étalons destinés à faire la saillie gratuite dans les établissements de remonte.

Son allocation a été l'objet d'une longue discus-

sion ; il n'est pas inutile de faire connaître les faits qui ont amené la proposition du Gouvernement.

En 1836, le conseil général des Côtes-du-Nord vota l'acquisition de 20 juments, à condition que le Ministre de la guerre placerait dans le dépôt de remonte de Guimgamp, deux étalons pour faire la saillie gratuite. 123 juments y ont été soumises en 1837, quoiqu'il y ait dans le département plusieurs stations d'étalons de haras. Dans la session de cette année, le même conseil vota l'achat de 20 autres juments, pour les placer chez des cultivateurs qui paieraient la moitié du prix : cet exemple fut imité par le conseil municipal de Guimgamp, et le préfet d'Ille-et-Vilaine annonce qu'il veut le suivre.

En 1838, la Commission du budget approuva la dépense faite au dépôt de Guimgamp, et conseilla de continuer cette expérience provoquée par plusieurs localités. C'est dans ce but que l'Administration a réclamé un crédit de 20,000 fr. pour en user avec réserve et à titre d'essai.

La minorité de la Commission a pensé qu'il y avait lieu de l'accorder.

Il ne s'agit pas de menacer, a-t-elle dit, l'existence des haras ; ils continueront toujours à produire des chevaux de luxe, de course et de pur sang. Ce n'est qu'un simple essai pour la reproduction du cheval de guerre, du cheval de grosse cavalerie.

Les étalons placés dans quelque dépôt de remonte, feraient la saillie gratuite, ce que les haras ne peuvent pas donner.

Les juments ne seraient admises qu'après avoir été élitées et jugées capables d'un bon accouplement.

Il s'établirait entre les officiers de remonte et les éleveurs des rapports favorables à la reproduction et à la consommation : les uns recevraient la certitude de l'achat de leurs produits, et s'engageraient à les garder pour la remonte ; les autres, sûrs de l'origine des chevaux, auraient, en les achetant, plus de garantie de leurs qualités. Il y a disette du cheval de selle; le commerce en consomme peu et le néglige. On doit encourager et multiplier sa création dans l'intérêt de l'armée, et on doit aider les petits propriétaires éleveurs.

L'offre de la saillie gratuite sera une prime d'encouragement, quelque minime qu'elle soit; le résultat d'un vote contraire amènerait la destruction d'une amélioration que le département des Côtes-du-Nord a vivement appréciée. Plusieurs conseils généraux ont eu la même pensée; ils ont voté de l'argent pour acheter des étalons et même des juments poulinières.

La majorité de la Commission a repoussé ces raisons.

Cette tentative est une véritable atteinte aux établissements des haras; l'antagonisme de la production aurait pour résultat leur destruction.

Les haras peuvent suffire à tous les besoins; ils établissent dans tous les départements des stations nombreuses d'étalons; ils sont susceptibles de remplir toutes les conditions pour obtenir les meilleurs produits; tout ce que l'on peut espérer de l'essai à faire dans les dépôts de remonte, on peut le demander aux haras, c'est-à-dire la saillie gratuite et l'obligation d'éliter les juments qui doivent être admises. La rétribution de la saillie n'est pas dans l'intérêt des établissements, elle rentre au Trésor; la saillie gratuite nuirait aux propriétaires qui tiennent des

étalons, et ne serait pas une protection pour l'agriculture; la surveillance des haras peut être égale à celle des dépôts pour l'accouplement des poulinières. Ils pourront facilement produire de bons chevaux de guerre, et en nombre suffisant : les payer à leur valeur réelle sera le meilleur de tous les encouragements.

Ce serait une superfétation que de solder deux administrations dont les fonctions seraient analogues ; il suffira d'appliquer à celle qui existe le système d'améliorations qui serait jugé le plus utile.

La majorité a proposé le retranchement du crédit de 20,000 fr.

Pour encourager l'agriculture et la production, l'Administration ne pourrait-elle pas examiner la question de savoir s'il y aurait avantage d'accorder des primes aux éleveurs qui auraient des poulains de deux et trois ans jugés capables d'un bon service de remonte?

La prime serait donnée à condition qu'on conserverait les poulains pour l'armée, et qu'on les nourrirait bien sans les soumettre au travail.

Allocation. . . . . 2,995,525 fr.

CHAPITRE XIII.

HARNACHEMENT.

Proposition . . . . 196,000 f.

Le crédit demandé pour cet objet est le même que celui alloué en 1838.

On doit dire qu'il existait au 1er janvier 1837, soit dans les magasins de l'État, soit dans ceux des corps, 8,799 selles, 3,605 chabraques, et 10,556

mètres de drap. La valeur de cet approvisionnement est de 791,556 fr.

La Cour des comptes a fait remarquer depuis longtemps qu'il est libre à l'Administration de rendre le vote des crédits illusoires, et de les augmenter à volonté au moyen de l'approvisionnement en magasin de diverses fournitures. On devrait donc déterminer dans tous les chapitres où figurent des dépenses pour achats de matériel, comme on le fait dans celui-ci, ce qui sera pris dans les magasins; et la valeur des matières extraites devrait être déduite sur le montant du crédit nécessaire aux besoins.

Allocation........................ 196,000 f.

CHAPITRE XIV.

FOURRAGES.

Proposition.....................	16,491,845 f.
Supplément énoncé dans la loi du 14 mai 1838.....................	1,268,704
Total de la demande.....	17,760,549 f.

Il y a 73 arrondissements qui possèdent des moyens de casernement pour les troupes à cheval; dans 65, les fournitures de fourrages ont été mises en adjudication; on a adopté le système des longues périodes; (le terme est de 5 ans). Dans huit arrondissements, la fourniture se fera par gérance; il ne s'est pas présenté de soumissionnaires.

Le mode d'adjudication à longues années donnera-t-il de bons résultats? C'est une expérience, il faut attendre pour prononcer; le doute et la crainte peuvent être permis.

Il paraît certain que le prix de la ration, de

1 fr. 11 cent., terme moyen depuis dix ans, sera peu dépassé. Si l'on eût admis les prévisions de la Commission de 1838, et le chiffre qu'elle avait fixé, l'État aurait perdu, chaque année, près d'un million.

24 chevaux provenant de la gendarmerie ont été livrés aux équipages militaires; leur nourriture établit une augmentation; et comme la remonte achetera en 1839, 300 chevaux de plus qu'en 1838, le résultat de l'excédant de la dépense sera de 7,397 fr.; mais il faut y ajouter le crédit nécessaire pour la nourriture des chevaux, dont l'achat a été autorisé par la loi sur les armes spéciales: c'est une dépense de plus de 1,268,704 fr.

Allocation. . . . . 17,760,549 fr.

CHAPITRE XV.

SOLDE DE NON ACTIVITÉ.

Proposition . . . . *995,220 fr.*

Si la loi sur l'organisation du cadre de l'état-major général de l'armée, votée par la Chambre des Députés, reçoit, comme il y a lieu de l'espérer, une sanction définitive, les bases de la dépense de ce chapitre relatives aux officiers généraux devront être modifiées; jusque là, elles doivent être maintenues d'après le régime de l'ordonnance du 16 novembre 1837.

Allocation . . . . 995,220 fr.

CHAPITRE XVI.

DÉPENSES TEMPORAIRES.

Proposition. .... *2,703,052 fr.*

Une réduction de 733,493 fr. vient alléger ce chapitre, si on le compare à la dépense prévue en 1838 ; c'est en partie le résultat des extinctions survenues ou présumées. On doit dire que ce n'est pas là une économie entièrement réalisée ; une grande partie de la réduction provient de la transformation des soldes de non activité, des soldes de congés, et des traitements de réforme, en pensions de retraite, ou de réforme.

Les 11 août et 30 septembre 1830, lors du licenciement de la garde royale, on créa une espèce de solde dite de congé pour les officiers ; ceux qui en jouissent sont au nombre de 1,082 : la dépense est de 1,080,000 fr.

Aux termes des capitulations de 1816, et d'après le traité du 22 avril 1831, 446 officiers ou soldats suisses reçoivent un traitement de réforme.

Il serait plus régulier de porter au budget de l'intérieur toute la dépense pour secourir les réfugiés de diverses nations; on n'inscrirait plus à celui de la guerre les 140,000 fr. pour les Égyptiens.

La France se montre généreuse pour tous les malheurs : elle ajoute la bienfaisance à l'hospitalité qu'elle accorde; mais elle n'oublie pas les anciens militaires qui l'ont défendue, ni leurs veuves, ni leurs orphelins, lorsqu'ils sont privés de moyens d'existence. La Commission regrette d'être forcée à renfermer dans ses limites ordinaires le secours

que la reconnaissance du Gouvernement leur destine.

Allocation.................. 2,703,052 fr.

CHAPITRE XVI *bis*.

SUBVENTION AU FONDS DE RETRAITE DES EMPLOYÉS.

Proposition................... 460,000 fr.

Depuis l'ordonnance du 2 octobre 1822, les indemnités accordées aux employés des bureaux de la guerre réformés ont été inscrites au budget; c'est la Caisse des retraites qui devrait les payer, mais il y a absence de moyens.

Les trois caisses de pensions des fonctionnaires des bureaux de la guerre, des professeurs des écoles militaires, d'artillerie de génie, des contrôleurs et réviseurs d'armes de guerre, ne sont alimentées que par les retenues ordinaires; il y a insuffisance.

En attendant l'adoption de la loi générale sur les retraites, l'État vient tous les ans au secours de ces caisses.

Allocation..................... 460,000 fr.

CHAPITRE XVII.

DÉPÔT DE LA GUERRE ET NOUVELLE CARTE DE FRANCE.

Proposition..................... *377,000* f.

Aucune observation n'a été faite sur ce chapitre, c'est le même crédit qu'en 1838.

Le beau travail de la nouvelle carte de France continue d'être fait avec les mêmes soins; elle se compose de 161 feuilles entièrement remplies, de

29 demi-feuilles et de 60 en partie blanches ; — ce qui représente un nombre de 208 feuilles pleines, et donnera un total de 259 feuilles.

Le rapport sur les comptes de 1835 a évalué cette année la dépense de cette grande opération ; elle aurait été établie dans celui du budget. Mais il est inutile de répéter le document ; on se bornera à dire qu'elle pourra s'élever, d'après sa fixation, à 7,000,000 f., en y comprenant tous les frais et le traitement des officiers d'état-major, employés comme collaborateurs.

CHAPITRE XVIII.

MATÉRIEL DE L'ARTILLERIE.

Proposition . . . . *6,025,550 fr.*

La valeur du matériel était, au 31 décembre 1836, de 238,154,866 f. 18 c. Parmi les objets divers il se trouve, dans les arsenaux, du bois, du fer, du plomb, du bronze pour des sommes considérables ; il serait d'une bonne administration de faire connaître pour quelle valeur on veut employer une partie des matières qui sont en magasin. Cette connaissance doit avoir de l'influence sur l'allocation des crédits en argent ; la Cour des comptes, pour la régularité de la comptabilité et du contrôle, a émis le vœu de l'inscription au budget de cette dépense, qui doit venir en déduction de celle votée, ou qui, dans tous les cas, doit être soumise à une appréciation avant l'emploi ; elle a cité les abus de la vente des bronzes, provenant des canons d'Alger, faite sans publicité à des fournisseurs chargés de fabriquer des sabres ; ils auraient dû les prendre en déduction de leurs marchés pour la valeur

portée au moins dans les inventaires ; ils les ont payés un prix inférieur du quart à celui de l'estimation ; l'État a éprouvé une perte considérable.

Ce chapitre énonce des travaux qui s'exécutent à la journée, et dont la dépense s'élève à 405,000 f.

Les moyens de surveiller le bon emploi d'une journée peuvent être perfectionnés : dans ce système les abus se glissent facilement ; la Commission s'est fait représenter des états ; en comparant le nombre des journées employé dans les divers arsenaux pour la confection du même ouvrage, d'un affût de même espèce, on a trouvé une différence très-grande. Ainsi, il y a quelques années, un affût de vingt-quatre était fabriqué en quatre-vingts journées de douze heures dans un arsenal, et dans un autre, plus de quatre cents journées avaient été nécessaires pour la même fabrication.

On doit dire que les différences dans les journées sont aujourd'hui moins fortes, mais elles le sont encore trop.

Il serait plus convenable que toutes les manufactures d'armes fussent placées dans l'intérieur ; elles seraient à l'abri des premières opérations de la guerre, et pourraient continuer leur fabrication dans un temps où elle est le plus urgente.

ARTICLE PREMIER.

Arsenaux, directions, écoles et dépôt central de l'artillerie.

Depuis 1830, jusqu'au 1er janvier 1837, les frais de réparations des immeubles et leur entretien se sont élevés à 1,267,620 fr. 99 c. Le montant des

constructions neuves, y compris le prix des acquisitions, a coûté 1,515,297 fr. 03 c.

On demande, en 1839, pour ces derniers objets, 340,000 fr.; on ne fait aucune division entre la dépense des constructions et celle des améliorations ou des acquisitions.

Pour en apprécier l'utilité, il est nécessaire d'établir une distinction et d'appliquer à ces travaux la séparation d'indication qui est faite pour les immeubles possédés par le génie.

Il est nécessaire que les crédits votés pour un exercice n'en soient pas distraits et ne soient pas appliqués tantôt à un exercice antérieur, tantôt à un exercice suivant; on ne saurait signaler trop souvent les abus dénoncés déjà plusieurs fois par la Cour des comptes et les Commissions. Ils ont pour résultat de bouleverser les affectations spéciales du budget.

La Commission n'a rien retranché sur le crédit accordé aux écoles d'artillerie; mais elle n'a pas entendu préjuger les questions qui se rattachent aux établissements provisoires de Bourges et de Lyon; elles sont entièrement réservées.

En 1838, on avait porté pour indemnité à un membre de l'Académie des sciences, chargé de l'inspection des travaux chimiques, et à divers, une somme de 4,000 fr.; en 1839, on élève ce chiffre à 6,860 fr. La Commission pense, en ayant égard à l'état de décomposition qui a été fourni sur la dépense des indemnités diverses, qu'on ne doit retrancher que la somme de 800 fr.

ART. 2.

Armes portatives.

Le département de la guerre établit, dans les

proportions suivantes, l'armement nécessaire, parce qu'il pense que la France peut être obligée de porter son armée active à plus de 500,000 hommes.

NÉCESSAIRE.		EXISTANT.	
		MODÈLES réguliers.	MODÈLES irréguliers.
Fusils........	2,000,000	736,943	768,416
Mousquetons .	156,807	74,420	291
Pistolets.....	244,192	99,008	338,194
Sabres de grosse cavalerie.	82,331	49,336	24,759
Sabres de cavalerie légère.	159,222	76,238	24,794
Sabres d'infanterie	509,589	386,193	573,434
Cuirasses.....	32,400	12,107	5,598

Pour entretenir les ouvriers des quatre manufactures de Châtellerault, Tulle, Mutzig et Saint-Etienne, et mettre les établissements en état de donner un plus grand développement à la fabrication en temps de guerre, il pense aussi qu'il faut faire fabriquer chaque année :

48,000 fusils;
2,400 mousquetons;

2,800 pistolets;
10,000 sabres;
600 cuirasses.

On remarque encore que la fabrication jugée nécessaire pour le temps de paix, et pour alimenter les manufactures, est moindre que celle pour laquelle on réclame un crédit cette année.

A une époque où l'expérience des systèmes pour la fabrication des fusils, peut amener immédiatement, dans un temps voisin, la nécessité d'adopter l'un plutôt que l'autre, au moment où l'on demande un crédit pour la transformation des fusils à silex en fusils à percussion, peut-être ne faudrait-il pas faire des commandes de fusils dans une proportion si grande?

La Commission, en laissant à l'action de l'Administration la responsabilité de sa demande en présence du système nouveau des améliorations des armes, n'a pas cru devoir atténuer le crédit pour l'importante fabrication des fusils; mais elle propose un retranchement de 50,000 fr., qu'elle fait porter sur les autres armes, par la raison que le nombre de celles demandées d'après l'état qui lui en a été fourni, est plus considérable que celui estimé nécessaire pour la fabrication annuelle en temps de paix. Il y a d'ailleurs, en magasin, 47,000 lances.

Le sieur Emile Grimpé a fait, le 17 mars 1836, un traité avec le département de la guerre; son objet était la cession d'un nouveau procédé pour façonner les bois de fusil.

L'expérience du procédé devait être terminée à la fin de l'année 1837; plusieurs lettres de la Com-

mission de l'artillerie ont invité M. Grimpé à exécuter la convention.

Celui-ci a allégué pour cause de retard la mission importante qu'il avait reçue de rechercher les moyens d'empêcher le blanchîment du papier timbré, mission qui avait absorbé tous ses moments.

Ses machines à façonner les bois de fusil sont aujourd'hui établies; plusieurs membres de la Commission les ont vu fonctionner et n'ont pu qu'être satisfaits des opérations promptes de cet ingénieux mécanisme; il serait fâcheux que l'on perdît le bienfait de cette découverte, qui peut amener des résultats féconds et heureux.

Le Ministre n'a pas encore provoqué la résolution du traité pour cause d'inexécution, il demande un crédit de 130,000 fr. pour tenir ses engagements; la Commission, sous le bénéfice de la promesse faite par M. Grimpé, que ses essais seront terminés promptement et qu'il est aux ordres de l'Administration, est d'avis d'allouer le crédit pour 1839.

Allocation.................... 5,974,750 fr.

CHAPITRE XIX.

MATÉRIEL DU GÉNIE.

Proposition.................... *9,401,000 fr.*

Ce chapitre comprend des travaux considérables; avant de les entreprendre, la raison indique que l'Administration devrait être fixée sur un système général de défense du territoire; on s'expose à faire des dépenses dans des places dont la conservation pourrait être un jour jugée inutile; on connaîtrait l'étendue des besoins, et on ne peut dissimuler qu'ils sont très-grands : les dépenses qui se rattachent à la santé et au bien-être du soldat, à la sûreté et à

l'indépendance du pays, doivent exciter un intérêt plus pressant que l'exécution des projets immenses utiles pour sa prospérité intérieure, mais moins indispensables que les travaux destinés à garantir son existence.

Le génie possède deux cent quatre-vingt-quatre établissements ; les approvisionnements qui s'y trouvent présentaient au 31 décembre 1836 une valeur estimative de 15,736,884 fr. 65 cent. ; depuis 1830, l'entretien des travaux de fortifications a coûté 12,595,946 fr. 51 cent. ; les améliorations et les constructions nouvelles pour le même objet s'élèvent à la somme de 17,569,478 fr. 56 cent. Depuis la même époque les travaux d'entretien pour les bâtiments militaires ont coûté 20,915,968 fr. 68 c. ; les travaux d'amélioration et de constructions nouvelles ont absorbé une somme de 14,688,837 f. 79 c. Que l'on compare ces chiffres aux allocations qui ont été faites pour des travaux dont la nécessité est moins impérieuse, et peut-être ne disputera-t-on pas au besoin de la défense du pays et au bien-être du soldat une part raisonnable dans la dotation accordée, ou à accorder aux travaux extraordinaires qui sont dans la pensée du Gouvernement.

Le système que semble avoir adopté le génie pour la préparation et l'exécution de ses travaux renferme des imperfections qui ont quelquefois pour résultat de changer les prévisions des Commissions des budgets dans l'affectation des crédits, et d'enlever aux Chambres l'appréciation de l'utilité des dépenses.

Les inspecteurs du génie présentent tous les ans une situation des besoins, soit pour les fortifications, soit pour les bâtiments militaires.

Sur leurs rapports, les comités du génie indiquent dans des tableaux les places où l'on doit exé-

cuter ces travaux; la dépense s'y trouve désignée souvent pour une somme double ou triple de celle qui sera demandée aux Chambres, afin de laisser la faculté après le vote de faire un choix.

Cette fixation de travaux spéciaux ne repose pas sur des devis arrêtés mais seulement sur la présomption des besoins signalés par les inspecteurs, ou quelquefois sur d'anciens avant-projets non définitivement réglés.

D'après cette statistique de travaux que l'on pourra exécuter, le Ministre fait sa proposition de crédit, toujours inférieure à l'indication des besoins; et il communique à la Commission du budget les tableaux annexés aux rapports des comités qui font connaître en détail les allocations qu'on propose d'affecter à chaque place, soit pour amélioration et continuation de travaux entrepris, soit pour constructions nouvelles, ainsi que la dépense totale des travaux déjà entrepris et à entreprendre.

C'est après le vote des crédits par les Chambres que l'on examine les travaux que l'on peut exécuter dans le cours de l'exercice.

Comme il n'y a pas de devis définitifs et quelquefois pas d'avant-projets arrêtés, il est arrivé que les travaux spécifiés dans les états ne pouvaient pas souvent être entrepris dans le cours de l'exercice; les fonds votés ont été appliqués alors à des travaux qui appartenaient à un exercice antérieur, où même à des travaux qui n'ont pas été soumis aux Chambres, et qui s'exécutent dans des places non désignées dans les tableaux. De là l'inconvénient de ne pas saisir les Chambres de la question d'utilité de toutes les dépenses; de là des constructions nouvelles qui engagent l'avenir sans qu'elles aient été appréciées; de là la nécessité de

la reproduction des mêmes travaux pour lesquels on avait voté des crédits depuis plusieurs années, et qui ne reparaissent souvent qu'avec une augmentation d'une dépense double de celle prévue l'année précédente.

Il est donc nécessaire qu'à l'époque de la présentation du budget, l'Administration ait pris autant que possible ses mesures pour mieux apprécier les besoins véritables de ses services et les travaux qu'elle peut exécuter réellement.

La Commission a pensé 1° que l'Administration devrait faire imprimer un tableau général des travaux à exécuter dans chaque place, soit pour les fortifications, soit pour les bâtiments militaires aussitôt que les comités du génie et de la défense du territoire l'auront arrêté;

2°. Que l'on doit annexer au budget les états qui feront connaître les allocations qu'on destine à chaque place, la dépense totale des travaux entrepris ou à entreprendre, et les constructions neuves avec désignation nominative lorsque la valeur excédera une dépense de 30,000 fr. sans distinction des constructions neuves faites par addition à d'anciens bâtiments, de celles faites sur un terrain vide et isolé; le tout lorsqu'une inscription spéciale n'aura pas été faite au budget.

La promesse du Gouvernement de présenter une loi pour la révision de la législation sur les servitudes militaires, et pour diminuer les obstacles apportés à l'établissement des communications par l'étendue de la zone frontière, satisfera des besoins vivement sentis.

Article premier.

Fortifications.

L'année dernière, le Ministre indiquait dans le

tableau communiqué à la Commission sur les travaux à exécuter aux fortifications la place de Chaumont comme ayant été classée place forte ; la dépense était évaluée à 4,000,000 fr.; une demande de 100,000 fr. était faite pour commencer les travaux : la Commission pensa qu'un projet de cette importance devait être l'objet d'un crédit spécial et figurer séparément au budget. Elle ne proposa pas le retranchement de 100,000 fr. sur la totalité des dépenses destinées aux fortifications, en considérant que cette somme pouvait être utilement employée aux autres travaux signalés.

Le rejet des 100,000 fr. fut proposé et adopté par la Chambre. Son vote paraît être le résumé de l'opinion développée dans la discussion que, d'après la législation de 1791 et les principes de la loi de 1832, l'entreprise des grands travaux doit être le résultat d'une mesure législative; que la loi du 17 juillet 1819 sur les servitudes militaires et l'ordonnance du 21 août 1821, qui comprend le classement de Chaumont, ne se trouvent plus en harmonie avec les doctrines consacrées par la loi de 1832 lorsqu'il s'agit de la création d'ouvrages importants.

Le département de la guerre a suivi la même marche qu'en 1837; il a fait figurer les travaux des fortifications de Chaumont seulement dans le tableau communiqué à la Commission ; il a indiqué dans la note préliminaire du budget que la dépense pourrait s'élever à 8 millions au lieu de 4 millions. On doit dire que le Comité du génie et la commission de défense du territoire n'ont pas arrêté une résolution définitive; les projets ne sont pas encore officiellement connus. Il y a incertitude pour savoir si c'est Chaumont ou Langres qui se-

ront fortifiés ; on a demandé que, dans tous les cas, il n'y eût aucune réduction de somme sur la totalité du crédit, parce qu'il est nécessaire pour les autres travaux énoncés dans l'état.

C'est dans cette situation que la Commission a dû s'expliquer :

Après s'être pénétrée des raisons qui ont déterminé le vote de la Chambre, et pour obtenir que le département de la guerre se mette en mesure de satisfaire à des prescriptions fondées sur des principes législatifs, elle propose le retranchement de 100,000 fr., comme pouvant s'appliquer aux fortifications de Chaumont.

Le département de la guerre veut élever un fort à Wissembourg, il demande un crédit de 100,000 fr. ; dans le tableau des travaux à exécuter, communiqué à la Commission, on évalue la dépense à 4 millions, en y comprenant les établissements militaires.

On allègue que la question élevée pour les fortifications de Chaumont ville ouverte et n'ayant qu'une enceinte incomplète, ne peut pas s'appliquer à Wissembourg qui est déjà une place forte et à laquelle on veut ajouter un fort sur la hauteur du Wormsberg. On allègue l'urgence de cette dépense.

En réponse, on cite l'exemple de la présentation d'une loi pour l'addition des fortifications de Grenoble. C'est pour la première fois que la nécessité d'établir un fort à Wissembourg figure dans les tableaux : l'année dernière elle n'avait pas été signalée parmi les nombreux travaux qui devaient être entrepris ; les comités auxquels la question de savoir si les fortifications seront établies à Wissembourg ou à Ha-

gueneau n'ont pas encore donné officiellement leur avis.

La Commission a pensé qu'il y avait identité de raisons de décider pour les deux questions de Wissembourg et de Chaumont ; qu'on aurait pu peut-être les inscrire au budget dans un chapitre séparé, au lieu de présenter une loi ; mais les dangers d'une discussion, s'il y en avait, éclateraient aussi bien dans l'examen d'un chapitre du budget que dans celui d'une loi spéciale ; d'ailleurs le crédit demandé par une loi pourrait être pris sur les fonds accordés aux travaux extraordinaires ; par ces motifs, la Commission propose le rejet de la somme de 100,000 fr.

Il avait été fait la proposition d'attribuer, aux autres travaux de constructions neuves pour les fortifications, les 200,000 fr. retranchés à l'occasion de Chaumont et de Wissembourg; on avait dit que, d'après le tableau, on réclamait une dépense de 720,000 fr. pour ces constructions neuves, et que, dans le budget, on énonçait vouloir employer seulement 250,000 fr., le tiers de la prévision des besoins; qu'ainsi, en retranchant les 200,000 fr. à l'occasion de ces deux places, il ne resterait plus que l'emploi de 50,000 f. pour dépenses de travaux neufs.

La Commission a reconnu que, depuis longtemps il avait été admis en principe que le département de la guerre devait indiquer séparement, dans les budgets, les fonds affectés aux constructions nouvelles de fortifications et de bâtiments militaires; le but est d'empêcher qu'elles soient commencées avant que les Chambres aient pu en apprécier l'utilité.

Elle a reconnu, en fait, que l'allocation d'une somme pour travaux neufs à exécuter, pour constructions aux fortifications, engagerait l'avenir à

une dépense de près de 3,500,000 fr., outre celle indiquée pour Chaumont et Wissembourg : la Commission déterminée par les faits et les principes, a été d'avis de retrancher la somme restante de 50,000 fr. et de ne rien allouer sur les 250,000 fr. demandés au budget, ci............ 50,000 fr.

ARTICLE 2.

Bâtiments militaires.

Dans le tableau adressé à la Commission du budget de 1838, on signalait au nombre des travaux à exécuter à Bayonne, la construction d'un hôtel pour le lieutenant général commandant la division. Ce tableau n'avait pas été annexé au budget; les Chambres n'en ont pas eu directement connaissance; on aurait donc pu et on pourrait, dans le cours de l'exercice de 1838, commencer la construction de l'hôtel, dont la dépense est évaluée à 130,000 fr. sans qu'on en eût apprécié l'utilité d'une manière précise et spéciale. C'est là un des inconvénients de la non-publicité du tableau, et de la difficulté de choisir parmi les travaux qui y sont énoncés.

Le Ministre a donné à la Commission l'assurance que la construction de cet hôtel, non plus que celle projetée d'un hôtel pour le commandant d'armes, ne seraient pas exécutées en 1838. Il est en négociation pour obtenir du Ministère des finances la cession de l'ancien hôtel des monnaies de Bayonne; si cet abandon a lieu, le département de la guerre pourra y placer le siége du conseil de guerre; dans ce cas, le lieutenant général resterait logé dans l'hôtel du Gouvernement.

D'après ces explications, la Commission a été

d'avis de retrancher 50,000 fr. sur le crédit qu'on aurait pu vouloir affecter à Bayonne, aux constructions neuves de deux hôtels pour loger le général commandant la division, et le commandant d'armes.

Elle doit dire qu'en faisant l'application du principe dans toute sa rigueur, elle aurait proposé le retranchememet des 500,000 fr. portés au budget, et assignés aux constructions nouvelles pour les établissements militaires; mais elle a examiné la nature des travaux; ce sont des casernes, des écuries, des hôpitaux des magasins à poudre qu'il s'agit de construire. Il s'agit de satisfaire à des besoins dont l'urgence se motive sur la santé, et sur le bien-être du soldat, sur la sûreté publique; il s'agit aussi d'utiliser le concours et les subventions votés par les villes. — La Commission a pensé que le retranchement proposé suffisait pour la sanction du principe.

Allocation . . . . 9,101,000 fr.

CHAPITRE XX.

ÉCOLES MILITAIRES.

Proposition . . . . *2,001,710 fr.*

ARTICLE PREMIER.

École-Polytechnique.

Comparativement à 1838, on demande une augmentation de crédit de 74,800 fr.; en 1835, trois répétiteurs avaient été supprimés; on a reconnu que l'instruction des élèves en avait souffert; dans l'intérêt des études on propose le rétablissement.

L'Administration a adopté un nouveau système d'examen; chaque candidat sera interrogé par deux examinateurs différents, et le classement des com-

positions sera fait par des commissaires spéciaux autres que les examinateurs.

Nécessité de reconstruire le laboratoire, d'agrandir l'amphithéâtre pour admettre un plus grand nombre d'externes, acquérir des maisons qui ont des servitudes sur la partie habitée de l'école, telles sont les diverses causes qui justifient l'augmentation de 74,800 f.

En 1839, le nombre des élèves à entretenir sera de 270; les frais d'examen, d'instruction, d'entretien et d'administration, sont prévus pour une somme de 325,708 fr.; en 1836, pour le même nombre d'élèves, la dépense a été entièrement couverte par une somme de 271,086 fr. 87 c.

En accordant un crédit double pour les examens, et une augmentation de 20,000 fr. pour faire face à des élévations imprévues de dépense, la Commission a pensé qu'on pouvait opérer sur le crédit demandé de 325,000 fr. un retranchement de 25,000 fr., ci.................. 25,000 fr.

ARTICLE 2.

École spéciale de Saint-Cyr.

Les examinateurs de l'École-Polytechnique étaient chargés d'interroger les candidats qui désirent être admis à Saint-Cyr; on a préféré instituer quatre examinateurs spéciaux, et on adopte aussi pour cette école le système de faire apprécier les compositions par des commissaires différents.

Cette innovation amène une dépense en plus de 16,100 fr.; son utilité n'a pas été critiquée.

ARTICLE 3.

Le collége royale militaire de La Flèche, rassuré

dans son existence, a repris le cours d'une prospérité qui avait été un moment ralentie.

Les élèves se livrent aux mêmes études suivies dans les colléges, et s'occupent des connaissances exigées pour les écoles spéciales; le concours de 1837 et les inspections ont constaté des progrès remarquables dans l'instruction et le maintien du bon ordre.

ARTICLE 4 ET 5.

L'école de cavalerie et l'école spéciale d'état-major n'ont donné lieu à aucune observation sur les crédits demandés; la Commission exprime le vœu qu'on fasse connaître au budget, comme on le fait pour les autres écoles, l'effectif qu'on se propose d'entretenir chaque année à l'école de cavalerie de Saumur.

ARTICLE 6.

École d'application et du Génie à Metz.

Le hangar qui avait été jugé nécessaire pour des manœuvres et une salle d'armes sont terminés.

L'ordonnance d'organisation du 5 juin 1831, a fait sentir le besoin d'avoir un amphithéâtre, une bibliothèque, une salle d'études, une salle d'armes. Ces travaux sont estimés 84,000 fr.; on propose d'y allouer pour cette année 28,000 fr.

Cette allocation a été jugée utile.

ARTICLE 7.

Gymnases militaires.

Le traité dispendieux fait avec le colonel Amoros a été résilié; d'après les clauses qui avaient été

stipulées, tout le matériel de l'établissement a dû lui être abandonné. Le département de la guerre veut organiser un nouveau gymnase; une Commission spéciale chargée d'en présenter le plan n'a pas encore terminé son travail; comme il est nécessaire de pourvoir aux frais d'un premier établissement, l'ancien crédit est maintenu, quoiqu'on ait l'espérance d'obtenir une économie sur la dépense annuelle.

ARTICLE 8.

Écoles régimentaires de l'infanterie et de la cavalerie.

L'institution des écoles primaires est la dot que la révolution de Juillet a voulu payer au peuple; ce n'était pas assez, il fallait associer l'armée à la jouissance de ce bienfait. Le temps passé dans les garnisons ne sera plus perdu dans l'oisiveté; mais on doit faire remarquer que les réunions dans les écoles sont trop nombreuses; l'instruction donnée au soldat sera plus efficace si l'on multiplie les moniteurs, et si l'on divise les agglomérations; en rentrant dans la vie civile, il y apportera des connaissances qui l'indemniseront des sacrifices qu'il devait à son pays.

Allocation.................... 1,976,740 fr.

CHAPITRE XXI.

INVALIDES DE LA GUERRE.

Proposition.................... 2,659,870 fr.

Depuis 1836 les Chambres exprimaient le vœu de voir diminuer l'effectif des militaires invalides.

Le 4 mars 1837, un arrêté du Ministre en déter-

mina le nombre; celui de l'hôtel de Paris a été réglé à trois mille hommes, celui de la succursale d'Avignon le fut à six cents.

Au 1er novembre 1837, le chiffre, au moyen des extinctions, n'était déjà plus que de 4,039. Il n'y a eu qu'une admission sur deux extinctions.

Pour 1839, on s'est borné à prévoir un effectif de 3,750 hommes. On voit que la mort, qui moissonne rapidement ces vieux débris de nos armées, aura bientôt fait atteindre la limite réglementaire.

Cette prévision fait ressortir, sur l'année 1838, une différence en moins de 200,840 fr.

On avait pensé que l'on pourrait introduire, dans l'organisation de l'intérieur, le système de l'enregimentement, afin d'établir un ordre hiérarchique, et de faire mieux observer les règles de la subordination.

Il aurait été souvent difficile de remplir le cadre des grades, et l'économie que l'on croyait obtenir n'aurait pas été réalisée; la Commission n'a pas cru devoir exprimer l'opinion d'un changement de système dans l'organisation.

En 1837 des améliorations d'administration, provoquées par le gouverneur général, ont été opérées. Les résultats en sont favorables; le gouverneur-général administre, sous le contrôle direct du Ministre.

C'est un officier général du génie qui, sur la désignation du Ministre, fait tous les ans l'inspection des bâtiments.

Allocation .... 2,659,870 fr.

CHAPITRE XXV.

RAPPELS SUR EXERCICE CLOS.

Ce chapitre n'est porté que pour mémoire, en exécution de l'art. 8 de la loi du 23 mai 1834.

CHAPITRE XXVI.

DÉPENSES DES EXERCICES PÉRIMÉS, NON FRAPPÉES DE DÉCHÉANCE.

Mémoire.

CHAPITRE XXVII.

RAPPELS DE DÉPENSES PAYABLES SUR REVUES, ET NON PASSIBLES DE DÉCHÉANCES.

Mémoire.

CHAPITRE XXVIII.

CRÉDIT ÉVENTUEL POUR L'INSCRIPTION DES PENSIONS MILITAIRES.

En vertu de la loi du 17 avril 1833, ce crédit évalué à 1,050,000 fr., doit être porté au budget des finances; il n'est inscrit sur celui de la guerre que pour mémoire; ci.............. Mémoire.

2ᵉ SECTION.

OCCUPATION D'ANCONE.

Proposition entière du budget.......... 805,507 f.

La garnison d'Ancône est de 1,522 hommes; elle se compose d'un état-major, d'un régiment d'infanterie à deux bataillons, et d'une batterie d'artillerie à pied.

Il n'y a de crédits proposés que pour huit services; les crédits, en 1839, sont les mêmes qu'en 1838. Pour les états-majors, la justice militaire, les lits militaires, les transports généraux, le matériel de l'artillerie, le matériel du génie, les dépenses accidentelles et secrètes. Aucune observation n'a été faite sur ces chapitres

CHAPITRE VIII.

SOLDE ET ENTRETIEN.

Celui de la solde et l'entretien des troupes comprend une augmentation de 2,402 fr.; il y a deux causes qui motivent cette différence.

La première se réfère à une dépense de 900 fr., qui avait été omise au budget de 1838. L'ordonnance du 12 août 1836 a augmenté la solde des officiers de santé; il a fallu tenir compte de cet accroissement.

C'est l'élevation du prix des combustibles qui justifie la seconde portée à 1,502 fr. Cet exhaussement n'a pu être évité dans le nouveau marché qui a été passé; la dépense eût été plus forte si l'on n'eût pas diminué la durée du chauffage des corps-de-garde.

CHAPITRE IX.

HABILLEMENT ET CAMPEMENT.

On réclame une dépense nouvelle de 11,561 fr. pour premières mises de pantalons de toile et de paires de bas ; elle a été rejetée par les motifs qui ont déterminé le refus de cette allocation pour l'usage des troupes de l'intérieur.

Allocations générales pour Ancône. 783,946 fr.

3[me] SECTION.

BUDGET D'ALGER.

Quelle doit être la force de l'armée à entretenir dans les possesions françaises du nord de l'Afrique ? C'est la question qui se rattache spécialement à ce budget.

La connaissance des faits antérieurs peut faciliter son examen et sa solution.

Le 10 mars 1834, la commission d'Afrique exprima l'opinion qu'il suffirait de 21,000 hommes si l'on restreignait l'occupation aux quatre villes d'Alger, Oran, Bone et Bougie.

Les faits donnèrent tort à la prévision : le chiffre inflexible des comptes vint constater qu'en 1834 l'entretien de 31,863 hommes avait été une nécessité.

Les besoins de 1835 exigèrent 30,885 hommes; en 1836, il a fallu la présence de 31,627 hommes.

Les événements de 1837, le traité de la Tafna, conclu à la vue d'un développement de force considérable, l'expédition et la prise de Constantine, ont contraint de porter l'effectif à 42,067 hommes.

La garde de la seconde capitale de l'Afrique est confiée à une garnison de 5,000 hommes; le territoire qui l'environne, les points qui la séparent de Bone doivent être occupés.

Aussi, pour 1838, un crédit extraordinaire est-il demandé pour maintenir sur le pied de guerre l'accroissement de l'effectif élevé jusqu'à 48,000 hommes.

C'est dans ces circonstances que, pour 1839, le

Gouvernement réclame un crédit extraordinaire de 31,548,573 francs pour faire face à la fixation d'un effectif de 38,000 hommes, spécial pour les possessions de l'Afrique. La Commission a reconnu que si l'on en retranche le chiffre des non combattants, tels que les états majors, les services administratifs, etc., celui des non-valeurs, tels que les incomplets et les malades, il ne reste plus pour force active, que 29,740 hommes.

La conservation du territoire nécessaire pour l'établissement d'une puissance durable, rien de plus, rien de moins, tel doit être le but du Gouvernement.

La situation de l'Afrique doit être, longtemps encore, un état de paix fortement armé; l'imprévu de l'avenir doit se calculer sur les besoins et les dangers que le passé a fait éclater. Le souvenir des agressions que chaque année on a dû repousser, les diverses difficultés qui peuvent les faire renaître, l'obligation de convaincre les indigènes de la supériorité de nos armes et de notre volonté persévérante de pacifier le pays, la possibilité de conquérir sur leurs esprits un ascendant moral et d'établir avec eux des relations amicales et commerciales, la nécessité de prendre une attitude imposante pour peser sur l'avenir de la question d'Orient qui embrasse aussi la destinée de la population arabe; voilà les motifs généraux qui ont influé sur l'opinion de la Commission.

A ces généralités, les faits sont venus ajouter leur puissance.

La garde de Constantine, les stations des points intermédiaires entre Bone et cette seconde capitale de l'Algérie, l'occupation de Stora, de Belidah et

de Coléah, sont des événements qui imposent des nécessités nouvelles.

L'appréciation de cette situation a déterminé la Commission à accorder le subside nécessaire pour maintenir, en 1839, un effectif de 38,000 hommes.

Elle a repoussé l'avis de le limiter à 35,000 hommes, c'est à dire au chiffre que l'on alléguait avoir suffii en 1834, 1835, 1836, pour un temps où la guerre dictait ses exigences, et qui comprenait aussi les 5,000 hommes de la garnison de Constantine.

Une autre opinion proposait de régler le chiffre à 38,000 hommes pour 1839, et de déclarer que sur les 50,000 hommes qui se trouvent actuellement en Afrique, douze seulement seraient rappelés dans l'intérieur.

Il serait alors resté 38,000 hommes pour faire face au service de 1839; mais 8,000 hommes auraient été reconnus appartenir à l'effectif de l'intérieur; la conséquence était de réduire à 271,826 hommes les troupes des divisions territoriales.

Les raisons développées au commencement du rapport pour la fixation de l'effectif à 279,826 hommes, les besoins de l'intérieur qui exigent ce complet de ressources ont fait écarter cette opinion.

En accordant pour 1839 ce développement de force de 38,000 hommes, la Commission a voulu que la responsabilité de la stabilité de notre domination en Afrique et du progrès de la civilisation fût entière pour le Gouvernement, et qu'il ne pût pas l'éluder sous le prétexte qu'une partie des moyens lui avait été refusée.

Le crédit demandé, comparé à celui prévu par

le budget ordinaire de 1838, présente un excédant de 8,902,074 fr.

Cette dépense se décompose ainsi : 7,444,392 fr. sont le résultat de l'accroissement de l'effectif ; 1,011,241 ont pour cause directe l'extension du territoire occupé, et 446,441 appartiennent à des besoins qui ne dérivent pas des deux premières causes.

Dans l'examen des divers chapitres, on fera connaître la partie de ces augmentations qui s'applique à chacun d'eux, et ce que la Commission a jugé utile d'allouer et possible de réduire.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE (Personnel).

Proposition . . . . 66,000 *fr.*

Dans le principe, il n'existait au département de la guerre qu'un bureau des affaires d'Alger ; c'était l'époque de l'incertitude sur la conservation de notre conquête : les frais du personnel s'élevaient à 23,000 fr.

Dans la loi des crédits supplémentaires du 10 juillet 1837, on demanda et on accorda une somme de 15,000 fr., pour la transformation des bureaux en une division spéciale : cette allocation fut obtenue pour faire face au traitement des employés pendant sept mois.

A l'époque du vote du budget de 1838, on réclama la dépense permanente de 24,000 fr., comme

résultat nécessaire de la création de cette division ; elle fut inscrite au budget.

Le Gouvernement, pour arriver au but de remplacer l'état de guerre par l'état de paix, a voulu avoir une action plus puissante, plus raisonnée sur nos établissements d'Afrique; il a placé un directeur à la tête de cette Administration nouvelle devenue plus importante et plus compliquée de détails.

La Commission a reconnu qu'il fallait faire face à des besoins plus nombreux pour l'affermissement et la prospérité de l'occupation d'Afrique; qu'ils devaient s'accroître avec le système adopté de civilisation pacifique. Que les travaux de la direction embrassaient, sur une échelle moindre, les affaires administratives, judiciaires et financières qui ressortent de six Ministères; elle a été d'avis d'allouer l'augmentation de 17,000 fr.

Allocation......... 66,000 fr.

CHAPITRE II.

ADMINISTRATION CENTRALE. (Matériel.)

Les fournitures générales présentent une augmentation de 2,000 fr. Les mêmes motifs d'allocation existent.

Allocation.......... 6,000 fr.

CHAPITRE III.

Les frais généraux d'impressions produisent un accroissement de 2,000 fr. Même observation, même cause d'approbation.

Allocation.......... 6,000 fr.

CHAPITRE III *bis*.

GOUVERNEMENT D'AFRIQUE.

Proposition...................... *396,000 fr.*

Le chapitre III *bis*, qui se réfère au gouvernement d'Afrique, contient une augmentation de dépense de 200,000 fr. ; elle se décompose ainsi :

6,000 fr. pour la direction des affaires arabes, 186,000 fr. pour dépenses du gouvernement, et 8,000 fr. pour accroissement dans les frais de l'imprimerie et du service lithographique.

La loi du 10 juillet 1837 la fit figurer dans l'allocation des crédits supplémentaires; des traitements, des subsides, des indemnités aux fonctionnaires et agents indigènes, des présents aux personnages influents des tribus, tels furent les motifs d'emploi qui la firent adopter.

On doit dire que, dans la discussion du budget de l'exercice de 1838, la permanence de cette dépense fut rejetée.

Mais elle reparaît de nouveau dans la proposition de la loi sur les crédits extraordinaires au titre de l'exercice de 1838.

La Commission spéciale d'Afrique a, en 1834, proposé une allocation d'un million pour cette nature de dépense; elle devient plus nécessaire, en temps de paix, pour acquérir de l'ascendant par la civilisation, pour établir des rapports d'amitié avec les tribus.

Cette dépense, quoique politique, est d'une nature différente que les sommes accordées pour les dépenses secrètes : l'emploi peut toujours en être

justifié et figurer dans les comptes ; la Commission pensant qu'une influence politique pouvait en être le résultat, a autorisé son inscription au budget.

Allocation......... 396,000 fr.

CHAPITRE IV.

ÉTATS-MAJORS.

Proposition..................... *839,897 fr.*

Le personnel des états-majors a été augmenté de 70 hommes, savoir : 2 officiers généraux, 7 fonctionnaires de l'intendance, 17 officiers supérieurs et autres, 2 aumôniers, 44 employés et sous-employés et ouvriers.

L'excédant de la dépense est de 239,140.

L'allocation est la conséquence de la fixation de l'effectif.

Allocation......... 839,897 fr.

CHAPITRE V.

GENDARMERIE.

Proposition..................... *345,555 fr.*

Le corps de la gendarmerie d'Afrique a été augmenté de 152 hommes. Les chevaux, en plus, sont au nombre de 81. L'extension de la dépense est de 163,995 fr. Pour la nourriture des chevaux on fait venir en partie les fourrages de France; ne serait-il pas possible d'organiser un service qui pût les fournir avec la récolte du pays?

Allocation......... 345,555 fr.

CHAPITRE VII.

JUSTICE MILITAIRE.

Proposition.................... *50,922 fr.*

Pour toute l'armée il y a eu 89 condamnations à mort en 1835. Treize seulement ont été mises à exécution, dont une en France pour assassinat : on remarque qu'en Afrique douze soldats ont subi leur peine, dont quatre pour désertion et insubordination.

Allocation.......... 50,922 fr.

CHAPITRE VIII.

SOLDE ET ENTRETIEN DES TROUPES.

Proposition.................. *18,766,225 fr.*

L'effectif en Afrique, non compris les états-majors des services administratifs, sera de 36,547 hommes; il se décompose ainsi : en troupes française 28,731, en corps étrangers 7,816.

L'augmentation portera pour les 9/10es sur l'infanterie; elle reçoit un accroissement de 13,351 hommes.

La cavalerie reçoit une augmentation de 359 hommes et de 629 chevaux ; il y a une création nouvelle de deux escadrons de spahis, et on complète les cadres des autres bataillons.

On ajoute à l'artillerie 61 hommes et 539 chevaux ; on organise une batterie montée et une compagnie du train des parcs.

Dans le génie on crée une compagnie de sapeurs, et on complète la compagnie de sapeurs-conduc-

teurs, ce qui produit une différence en plus de 217 hommes et 141 chevaux.

306 vétérans augmentent l'effectif des compagnies de canoniers gardes-côtes.

La solde de 36,547 hommes s'élève à 10,683,688 f. L'accroissement de l'effectif produit une augmentation de solde de 2,765,455 fr. Aucune opposition n'a été faite a cette allocation.

TITRE II.

VIVRES.

L'Administration du personnel des vivres et du chauffage s'élève en Afrique à trente-quatre employés; il y a eu une augmentation en nombre d'un agent comptable et de deux commis. Les agents comptables et les commis de première classe reçoivent le même traitement de 3,000 fr. La hiérarchie et l'économie commandaient d'établir une différence; on fera remarquer qu'en Afrique la ration de pain est évaluée à 17 centimes. En France, elle coûte 17c,05.

CHAUFFAGE ET ÉCLAIRAGE.

En 1838 on ne devait entretenir que deux cent cinquante corps-de-garde; en 1839, on en chauffera et éclairera trois cent huit; il y a une très-grande différence dans le prix des fournitures. La journée de chauffage est estimée 1 fr. 17 centimes au lieu de 88 centimes 27/10es, celle de l'éclairage coûtera 25 centimes au lieu de 23 centimes 70e, il est vrai qu'on a toujours fait venir de France la plus grande partie du combustible : l'accroissement du prix du bois n'a pas eu lieu dans cette

proportion; peut-être eût-il été possible d'obtenir un marché plus favorable?

TITRE III.

HÔPITAUX.

Le personnel de l'administration des hôpitaux est augmenté de cent huit individus. Ce qui doit exciter la plus vive sollicitude du Gouvernement, c'est l'amélioration de l'état sanitaire dans l'armée d'Afrique; exposée à de grandes chaleurs, elle doit se garantir contre ces variations de la température qu'amènent l'humidité et le froid.

Une dépense intelligente sera celle d'un campement qui pourra l'abriter. En additionnant l'effectif des troupes qui se sont trouvées sur le sol africain depuis 1831 jusqu'au 1er janvier 1838, il s'élève à 204,387 hommes : le nombre des morts dans les hôpitaux a été de 16,482 hommes; celui des malades a été immense; on compte 237,537 individus qui ont payé le tribut à la maladie

TITRE IV.

SERVICE DE MARCHE.

L'indemnité de route occasionne un excédant de dépenses de 119,188 fr. On énonce deux causes : l'accroissement de l'effectif et l'appréciation plus exacte de la dépense moyenne par homme. Il eût été nécessaire d'avoir le véritable chiffre de cette dépense moyenne.

Le total du chapitre VIII présente une dépense de 18,766,225 fr. L'augmentation comparée atteint presque le tiers : elle est de 5,879,089 fr.

Allocation........... 18,766,225 fr.

CHAPITRE IX.

HABILLEMENT.

Proposition . . . . *2,129,265 fr.*

On a augmenté de dix commis le personnel de l'Administration, qui se trouve composé de vingt: en France, le traitement des agents comptables est de 3,000 fr.; en Afrique, il est de 4,000 fr.

C'est surtout dans le climat où la température des nuits est si différente de celle des jours, que le rétablissement de l'usage du pantalon de toile pour le soldat serait un danger pour sa santé, déjà si menacée par l'insalubrité du pays.

La Commission, déterminée par les motifs développés au budget de l'intérieur, est d'avis de supprimer le crédit pour la fourniture des pantalons blancs et des bas. Il s'élève à 246,032 fr.

Avec ce retranchement, l'allocation proposée est de 1,883,233 fr.

Allocation . . . . 1,883,233 fr.

CHAPITRE X.

LITS MILITAIRES.

Aucune observation.

Allocation . . . . 397,002 fr.

CHAPITRE XI.

TRANSPORTS GÉNÉRAUX.

Aucune observation.

Allocation. . . . . 184,965 fr.

CHAPITRE XII.

REMONTE GÉNÉRALE.

Proposition.................... 209,540 fr.

On donne l'espérance qu'on pourra acheter, en Afrique, 72 chevaux de plus qu'en 1838 ; le prix de revient est beaucoup moins élevé qu'en France. Il y a une différence d'environ moitié. Ne serait-il pas possible d'en acheter une plus grande quantité, et d'en pourvoir la cavalerie de France?

Allocation............... 209,540 fr.

CHAPITRE XIII.

HARNACHEMENT.

Aucune observation.

Allocation............. 38,000 fr.

CHAPITRE XIV.

FOURRAGES.

Proposition................... 3,845,202 fr.

On nous donne l'espérance que les produits du pays suffiront bientôt à l'approvisionnement. Depuis deux ans, les territoires d'Alger et de Bone ont fait face aux besoins; dans la province d'Oran, il y a des terrains qui sont la propriété de l'État, qui pourront, par la culture, fournir le foin nécessaire à la consommation; on doit donc s'empresser de les affermer à des producteurs.

Allocation............ 3,845,202 fr.

CHAPITRES XV ET XVI.

Aucune observation.

Allocation......... 1,000 fr.

CHAPITRE XVII.

MATÉRIEL DE L'ARTILLERIE.

Proposition..................... 150,000 fr.

Depuis 1834, époque de la formation d'un budget spécial, on a toujours accordé un crédit de 150,000 francs. Cette dépense doit être entièrement consacrée aux besoins qui surgissent en Afrique, c'est-à-dire à l'entretien du matériel. Cependant, dans les années précédentes, une grande partie en a été distraite et a été employée en achats d'approvisionnements qui devaient rentrer dans les prévisions générales faites dans le budget ordinaire.

Allocation.............. 150,000 fr.

CHAPITRE XIX.

MATÉRIEL DU GÉNIE.

Proposition.................. 1,800,000 fr.

Les travaux à exécuter aux fortifications des places n'ont pas paru présenter la même urgence que les améliorations et les constructions nouvelles pour les établissements militaires; le bien-être et la santé du soldat doivent provoquer avant tout les soins et la vigilance de l'Administration.

Le Ministre a le droit, pour prescrire des travaux,

de se mouvoir dans l'étendue des allocations de leur chapitre.

La Commission, en proposant le crédit de 1,800,000, l'invite à affecter aux bâtiments militaires tout ce qu'il pourra croire retrancher sur l'article des fortifications,

Allocation............. 1,800,000 fr.

CHAPITRES XX et XXI.

Néant.

CHAPITRE XXII.

SERVICES IRRÉGULIERS.

Proposition..................... 760,000 fr.

Ce chapitre renferme des objets qui présentent peu de rapports entre eux; c'est ainsi que l'on réunit l'exécution des travaux de l'arsenal de marine, l'entretien des bâtiments croiseurs pour réprimer la contrebande avec la solde des troupes auxiliaires, les primes aux recruteurs arabes, et les indemnités aux agents indigènes qui font un service militaire.

Il y aura plus de régularité à diviser les dépenses. La Commission a pensé que le système de civilisation pacifique trouverait des moyens de succès dans le rapprochement et le contact des indigènes avec nos troupes, soit qu'ils fussent organisés dans un service régulier, soit qu'ils fussent employés dans un service irrégulier; elle n'a proposé aucune réduction sur la dépense qui est augmentée de 267,000 francs.

Allocation.............. 760,000 fr.

CHAPITRE XXIII.

SERVICE CIVILS.

Aucune observation.

Allocation.............. 1,282,000 fr.

CHAPITRE XXIV.

Dépenses accidentelles et secrètes.

Proposition...................... 272,000 fr.

Ce chapitre présente une augmentation de 200,000 fr. La nature de cette dépense fixée dans l'origine à 72,000 f. a toujours suivi une progression ascendante; en 1837, on demanda un crédit extraordinaire de 170,000 fr. il fut accordé; pour 1839, on en réclame un de 200,000 fr. à titre de dépense ordinaire. La Commission l'a voté dans l'espoir qu'un jour la dépense exclusivement militaire diminuera, en raison de l'influence que pourra conquérir l'emploi judicieux de cette ressource livrée à la réserve et à la discrétion du Gouvernement.

Allocation............ 272,000 fr.

La fin de notre tâche est arrivée : le but de nos efforts a été, non de rechercher une économie parcimonieuse qui aurait pu embarrasser des services si importants, mais de les voter dans la mesure des véritables besoins, dans la limite de l'utilité.

L'examen auquel nous nous sommes livrés avec une conscience amie de la vérité, nous a conduits à cette conclusion, la fixation d'un effectif général de 319,348 hommes. C'est avoir fait une large part pour la sûreté de l'intérieur, sans avoir oublié les

exigences de la dignité et de la grandeur nationales.

Le 1er mai 1833, M. le maréchal Soult, dans son rapport au Roi, demandait pour le pied de guerre un développement de force de 500,000 hommes, et pour le pied de paix, un cadre de 310,443 hommes; mais alors le drapeau français ne flottait pas sur Constantine; nous n'avions pas à conserver une terre achetée par le sang de nos soldats et une ville dont la possession explique à la population superstitieuse des indigènes la solidité de notre domination, et la volonté de la Providence.

Cet effectif général est moins considérable que l'armement actuel. Au 1er avril 1838, l'armée présentait une force de 321,324 hommes; il y avait en Afrique 50,611 hommes.

Les allocations financières se résument ainsi : le département de la guerre réclamait un crédit de .... 240,233,652 fr.

La Commission ne propose d'allouer que la somme de........ 237,600,736

La différence offre une économie de........................ 2,622,916

Tel est le résultat du travail que votre Commission s'est efforcée de vous présenter avec ordre et clarté.

BUDGET SPÉCIAL DES POUDRES ET SALPÊTRES.

Les Ministères de la guerre et de la marine, pour leur consommation particulière, et celui des finances pour les besoins du commerce, demandent au service des poudres et salpêtres les produits de sa fabrication.

La commande pour 1839 est de 1,454,000 kilogrammes. Elle se répartit ainsi : 274,000 kilog. pour le Ministère de la guerre, 120,000 pour la marine et 1,060,000 kilog. pour le Ministère des finances; elle donnera une recette de 2,299,680 f. d'après le taux fixé par le budget de sa valeur intrinsèque. Cette recette est absorbée par une dépense égale.

La Commission doit faire observer qu'il serait nécessaire pour l'appréciation de l'utilité des dépenses de l'exercice à régler, que l'on indiquât le chiffre d'allocation de l'année antérieure : le budget n'énonce pas les causes de l'augmentation d'une somme de 5,000 fr. pour le traitement des commissaires comptables. La Commission a demandé à les connaître; elle a appris qu'en 1838, on avait supprimé les dépenses relatives aux trois raffineries de Nancy, des Vonges et de Toulouse : on pensait que l'abaissement considérable du prix du salpêtre indigène empêcherait les fabricants de continuer leur industrie; mais comme ils ont fait leurs livraisons, on a dû, en 1839, rétablir la dépense nécessaire pour acquitter leur service.

Le traitement du commissaire de Nancy est de 5,000 fr., somme égale à l'augmentation de dépense.

La seconde augmentation de 4,914 fr., a pour cause la solde des ouvriers des raffineries de ces trois localités.

Toutes les fois qu'il y a des changements dans une dépense, le budget devrait en établir les motifs pour éclairer l'appréciation des Chambres.

Pour la fabrication, on croit devoir employer autant de salpêtre indigène que de salpêtre exotique, quoique le dernier présente des avantages sur le prix de revient.

Le prix total de la dépense n'est pas seulement de 2,299,680 fr., somme égale au produit : on doit dire qu'il existe des officiers supérieurs et autres attachés au personnel, et qui reçoivent leurs traitements à d'autres titres ; pour avoir le chiffre exact de la dépense, il faudrait rappeler et ajouter la solde des officiers, comprise dans d'autres chapitres du budget de la guerre.

Le mode des achats est celui des marchés par adjudication publique.

On confond dans une même fixation de dépense l'entretien et les réparations des bâtiments avec les constructions neuves ; il est nécessaire qu'à l'avenir la séparation en soit faite.

On a dépensé depuis 1830 jusqu'au 1er janvier 1838, pour l'entretien des bâtiments dans les établissements des poudres et salpêtres, une somme de 607,100 fr. 50 cent. Et pour les constructions neuves, améliorations et acquisitions, celle de 317,065 fr. 34 cent.

Aucune réduction n'est proposée sur ce budget.

RÉSUMÉ DE LA DÉPENSE DU SERVICE DES POUDRES ET SALPÊTRES.

1re. Partie.		Administration centrale.	44,900f »
2e.	—	Achat et raffinage du salpêtre..............	1,287,348 38c
3e.	—	Achat et rafinage du souffre.............	66,544 84
4e	—	Fabrication des poudres	822,486 78
5e	—	Dépenses générales et extraordinaires.....	78,400 »
		Total de la dépense....	2,299,680f »

RÉSULTAT DE LA RECETTE DU SERVICE DES POUDRES ET SALPÊTRES.

1re. Fournitures à la guerre 274,000 kil., dont la valeur est de...............	436,380 fr.
2e. Fournitures à la marine. 130 kil., dont la valeur est de...	190,800
3e. Fournitures au Ministère des finances, 1,060,000 kil., dont la valeur est de............	1,672,500
Total de la recette.....	2,299,680 fr.

CHAPITRES
1
2
3
4
5
6
7
8
9

CHAPITRES	SERVICES.
	Report......
22	Services militaires irréguliers. (. que)......................
23	Services civils. (Afrique).......
24	Dépenses secrètes (Afrique)......
25	Rappels sur exercices clos. ......
26	Dépenses des exercices périmés frappés de déchéance..........
27	Rappels des dépenses payables sur vues........................
28	Crédit éventuel pour l'inscription pensions militaires (1,050,000 fr.
	Total...

: *du Tableau n° 1.*

	PROJET DU GOUVERNEMENT.	PROPOSITION DE LA COMMISSION.	RÉDUCTIONS.
....	207,869,572 fr.	205,504,249 fr.	2,365,323 f.
Afri-			
....			
....			
....	Mémoire.		
non-	Mémoire.		
re-	Mémoire.		
des)...	Mémoire.		
....	207,869,572	205,504,249	2,365,323

BUDGET DE

CHAPITRES.	SERVICES.
1	Administration centrale (Personnel)
2	Administration centrale (Matériel).
3	Frais généraux d'impressions. .....
3 *bis*.	Gouvernement d'Afrique. ....
4	États-majors. ....
5	Gendarmerie. ....
7	Justice militaire. ....
8	Solde et entretien des troupes, y con le chiffre de la loi additionnelle.
9	Habillement et campement. ....
10	Lits militaires. ....
11	Transports généraux. ....
12	Remonte. ....
13	Harnachement. ....
14	Fourrages. ....
17	Dépôt de la guerre. ....
18	Matériel de l'artillerie. ....
19	Matériel du génie. ....
[illegible]	[illegible]

'ABLEAU N° 3.

'S DÉPENSES DE L'AFRIQUE.

	PROJET DU GOUVERNEMENT.	PROPOSITIONS DE LA COMMISSION.	RÉDUCTIONS.
...	66,000 fr.	66,000 fr.	fr.
....	6,000	6,000	
....	6,000	6,000	
...	396,000	396,000	
....	839,897	839,897	
...	345,555	345,555	
....	50,922	50,922	
pris ...	18,766,225	18,766,225	
...	2,129,265	1,883,233	246,032
...	397,002	397,002	
...	184,965	184,965	
....	209,540	209,540	
...	38,000	38,000	
...	3,845,202	3,845,202	
...	4,000	4,000	
....	150,000	150,000	
...	1,800,000	1,800,000	
...	[illegible]	[illegible]	

(N° 256.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

LETTRES

DE GRANDE NATURALISATION

POUR

M. VOIROL.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Le sieur Théophile Voirol, né le 6 septembre 1781, à Tavanne, canton de Berne, en Suisse, lieutenant-général, nous expose :

Qu'il sert sous les drapeaux français depuis plus de trente-sept ans; que, parti fourrier, le 30 août 1799, il a été successivement promu aux grades ci-après, savoir : de sergent, le 22 novembre 1801; de sous-lieutenant, le 8 juin 1802; de lieutenant, le 31 mai 1806; de capitaine de grenadiers, à la suite de la bataille de Pulstuck, le 15 janvier 1807; de chef de bataillon, à la bataille d'Occana, le 17 dé-

cembre 1809; de major, le 25 mars 1813; de colonel, au combat de Hanau, le 19 novembre même année; de maréchal-de-camp, le 30 juillet 1823; enfin, de lieutenant-général, après le siége d'Anvers, le 9 janvier 1833; qu'il compte vingt campagnes, quatre blessures; qu'il a été nommé membre de la Légion-d'Honneur, à la suite de la bataille d'Iéna, le 14 avril 1807; officier du même ordre à la suite de la bataille de Bautzen, le 22 juin 1813, commandant du même ordre, lors de la campagne de France, le 2 avril 1814; chevalier de Saint-Louis, le 9 septembre suivant; qu'entre autres commandements importants, il a rempli les fonctions de gouverneur de nos possessions d'Afrique; qu'il a été naturalisé par ordonnance royale du 19 juin 1816, qu'il a été élevé à la pairie par notre ordonnance du 1er novembre 1836; mais qu'aux termes de l'ordonnance du 4 juin 1814, et, à raison du lieu de sa naissance, il ne peut être admis à siéger à la Chambre des Pairs, sans avoir obtenu nos lettres de grande naturalisation, qu'il nous supplie de lui accorder.

A ces causes, voulant traiter favorablement l'exposant, nous déclarons par ces présentes signées de notre main, que le dit sieur Théophile Voirol, sera tenu et réputé, ainsi que nous le tenons et réputons, pour naturel de France et régnicole; qu'il pourra s'établir dans tel lieu du royaume qu'il désirera, et y jouir des droits civils et politiques dont jouissent les naturels français, sans qu'au moyen des lois, ordonnances et réglements, il lui soit fait aucun empêchement dans la pleine et libre jouissance des droits que nous trouvons à propos de lui accorder, à la charge de conserver pour toujours son domicile en France.

Ordonnons que les présentes seront adressées à la Chambre des Pairs et à la Chambre des Députés pour être vérifiées et être ensuite expédiées toutes lettres nécessaires.

Fait au palais des Tuileries le vingt-septième jour du mois d'avril mil huit cent trente-huit.

Signé LOUIS-PHILIPPE,

Et plus bas :

Par le Roi :

Le Garde des Sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes :

Signé BARTHE.

La Chambre des Pairs, après avoir entendu la lecture des lettres de grande naturalisation, avec plénitude des droits de citoyen français, obtenues par le sieur Voirol (Théophile), conformément à l'ordonnance du 4 juin 1814, relative aux étrangers : Ouï le rapport de sa Commission spéciale et après en avoir délibéré, en la manière accoutumée, déclare les dites lettres vérifiées, et ordonne qu'elles seront transcrites sur ses registres.

A Paris, le samedi cinq mai mil huit cent trente-huit.

Les *président et secrétaires*, signé PASQUIER, *président*; le duc de PRASLIN, le comte HEUDELET, le baron NEIGRE, le comte de la VILLEGONTIER, *secrétaires*.

Pour expédition :

Les président et secrétaires,

Signé, PASQUIER,

Le duc de PRASLIN, le comte HEUDELET, le comte de la VILLEGONTIER.

Vu et scellé,

Le grand référendaire,

Signé Le duc DECAZES.

(N° 237.)

CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION 1838.

LETTRES

DE GRANDE NATURALISATION

POUR

M. JEAN-BAPTISTE-ANTOINE-HYACINTHE BLONDEAU.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir salut.

Le sieur Jean-Baptiste-Antoine-Hyacinthe Blondeau, né à Namur, en Belgique, le 20 août 1784, doyen de la Faculté de droit de Paris,

Nous a exposé qu'en 1806, il est entré dans la carrière du professorat, qu'il a composé et publié plusieurs ouvrages de droit, dont les principaux sont les suivants :

Tableaux synoptiques du droit romain;

Cours élémentaire du droit romain;

Chrestomathie ou *Choix de textes pour un cours élémentaire du droit privé des Romains*, précédé d'une Introduction à l'Étude du droit ;

Institutes de Justinien, traduites en français,

avec un choix de textes relatifs à l'histoire du droit romain;

Essais de législation et de jurisprudence;

Qu'il a été, en outre, l'un des fondateurs et le principal rédacteur du recueil périodiqne *la Thémis*, qui a établi entre les jurisconsultes français et étrangers des relations scientifiques, dont l'influence a contribué au progrès de l'enseignement du droit.

Qu'il est officier de la Légion-d'Honneur, doyen de l'école de Droit; qu'il appartient à l'Institut comme membre libre de la classe des sciences morales et politiques, et qu'il a été récemment appelé dans l'un des comités historiques.

Qu'enfin, à l'époque où la Belgique a été séparée du Royaume, il s'est empressé de recourir aux dispositions de la loi du 14 octobre 1814, pour conserver la qualité de Français; que des lettres de déclaration de naturalité lui ont été accordées par ordonnance royale du 2 février 1815, et qu'il désire aujourd'hui obtenir des lettres de grande naturalisation.

A ces causes, voulant traiter favorablement l'exposant, *nous déclarons*, par ces présentes signées de notre main, que le dit sieur Jean-Baptististe-Antoine-Hyacinthe *Blondeau* sera tenu et réputé, ainsi que nous le tenons et réputons pour naturel de la France, et régnicole, qu'il pourra demeurer et s'établir dans tel lieu du Royaume qu'il désirera, et y jouir des droits civils et politiques dont jouissent les originaires français, sans qu'au moyen des lois, ordonnances et réglements, il lui soit fait aucun empêchement dans la pleine et libre jouissance des droits que nous trouvons à propos de lui ac-

corder, à la charge de conserver pour toujours son domicile en France.

Ordonnons que les présentes seront adressées à la Chambre des Pairs et à celle des Députés pour être vérifiées et être ensuite, sur ce, toutes lettres nécessaires expédiées.

Fait à Paris, le 16 avril 1838,

Signé LOUIS PHILIPPE.

Et plus bas,

Par le Roi,

Le Garde des Sceaux, Ministre secrétaire d'Etat au département de la justice et des cultes,

Signé : BARTHE.

La Chambre des Pairs, après avoir entendu la lecture des lettres de grande naturalisation, avec plénitude des droits de citoyen français, obtenues par le sieur *Blondeau* (Jean-Baptiste-Antoine-Hyacinthe), conformément à l'ordonnance du 4 juin 1814 relative aux étrangers; ouï le rapport de sa Commission spéciale et après en avoir délibéré, en la manière accoutumée, déclare les dites lettres vérifiées, et ordonne qu'elles seront transcrites sur ces registres. A Paris, le 5 mai 1838.

Les *président et secrétaires*, signé PASQUIER, *président*; le duc de PRASLIN, le comte HEUDELET, le

baron NEIGRE, le comte de la VILLEGONTIER, secrétaires.

Pour expédition,

Les président et secrétaires,

Signé PASQUIER,

Le duc de PRASLIN, le comte HEUDELET, le baron NEIGRE, de la VILLEGONTIER.

Vu et scellé,

Le Grand-Référendaire,

Le duc DECAZES.

(N° 238.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

LETTRES

DE GRANDE NATURALISATION

POUR

M. ROSSI.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Le sieur Pellegrino-Louis-Edouard Rossi, né le 3 juillet 1787 à Carrare, en Italie,

Nous a exposé qu'il s'est voué depuis longues années à l'enseignement du droit et de l'économie politique : d'abord professeur de droit à l'Université de Bologne, ensuite professeur à l'Académie de Genève, il a été appelé le 14 août 1833 à la chaire d'économie politique du Collége de France; nommé professeur de droit constitutionnel français à la Faculté de droit de Paris, par arrêté du 23 août 1834, il a été définitivement institué dans la même chaire par arrêté du 30 novembre 1837. A ces fonctions publiques il réunit la qualité de membre de l'Institut, classe des sciences morales et politiques, qui lui a été conférée le 17 décembre 1836, et de mem-

bre du Comité du contentieux établi auprès du Ministère des affaires étrangères.

Qu'il est auteur, entre autres ouvrages, d'un *Traité du Droit pénal;* principal fondateur et rédacteur des *Annales de législation et de jurisprudence*, et des *Annales de législation et d'économie politique*, et qu'il s'occupe en ce moment de la publication de son *Cours d'économie politique*.

Que, par notre ordonnance du 13 août 1834, il a été naturalisé Français, et qu'il désire aujourd'hui obtenir de grandes lettres de naturalisation.

A ces causes, voulant traiter favorablement l'exposant, nous déclarons, par ces présentes, signées de notre main, que le dit sieur Pellegrino-Louis-Edouard Rossi, sera tenu et réputé, ainsi que nous le tenons et réputons, pour *naturel de France et régnicole;* qu'il pourra s'établir dans tel lieu du royaume qu'il désirera, et y jouir des droits civils et politiques dont jouissent les naturels français sans, qu'au moyen des lois, ordonnances et réglements, il lui soit fait aucun empêchement dans la pleine et libre jouissance des droits que nous trouvons à propos de lui accorder, à la charge de conserver pour toujours son domicile en France.

Ordonnons que les présentes seront adressées à la Chambre des Pairs et à à la Chambre des Députés pour être vérifiées et être ensuite expédiées toutes lettres nécessaires.

Fait au palais des Tuileries, le vingt-septième jour du mois d'avril mil huit cent trente-huit.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Et plus bas,

Par le Roi :

Le Garde des Sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,

Signé BARTHE.

La Chambre des Pairs, après avoir entendu la lectures des lettres de grande naturalisation, avec plénitude des droits de citoyen français, obtenues par le sieur Rossi (Pellegrino-Louis-Édouard), conformément à l'ordonnance du 4 juin 1814 relative aux étrangers : ouï, le rapport de sa Commission spéciale, et après en avoir délibéré en la manière accoutumée, déclare les dites lettres vérifiées et ordonne qu'elles seront transcrites sur ses registres. A Paris, le samedi cinq mai mil huit cent trente-huit.

Les Président et Secrétaires,

Signé PASQUIER, *Président*; le duc de PRASLIN, le comte HEUDELET, le baron NEIGRE, le comte de la VILLEGONTIER, *Secrétaires.*

Vu et scellé ;

Le grand Référendaire,

Signé Le duc DECAZES.

N° 238

Pour expédition :

Les Président et Secrétaires,

Signé PASQUIER; le duc de PRASLIN, le comte HEUDELET, le comte de la VILLEGONTIER.

N° 259.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen du projet de loi sur la police générale du roulage et des messageries publiques,*

PAR M. THÉODORE DUCOS,

Député de la Gironde.

Séance du 25 Mai 1838.

Messieurs,

Voici le cinquième rapport auquel donne lieu le projet de loi sur la police du roulage et des messageries publiques. C'est le second que nous présentons nous-même à la Chambre. Deux fois, les mêmes questions ont subi dans la Chambre des Pairs l'épreuve d'une discussion longue et approfondie; trois fois elles ont été l'objet des études de vos propres Commissions; aussi, quelque grave et difficile que paraisse la matière, votre rapporteur a pu croire qu'elle était désormais épuisée pour vous.

Ce n'est donc plus un travail d'ensemble et d'or-

* Cette Commission est composée de MM. le baron Hallez, Enouf, Mallet, Quinette, Thouret, Mangin d'Oins, Billaudel, Moreau (de la Meurthe), Théodore Ducos.

ganisation que nous venons vous soumettre. Les principes généraux, les bases fondamentales de la loi ont été, tour à tour, débattus et consacrés. La Chambre des Pairs et vos trois Commissions ont successivement adopté le même système et poursuivi le même but. Il ne nous reste dès lors à appeler votre attention que sur les modifications de détail que nous avons introduites dans la dernière épreuve dont l'examen nous était confié. En abrégeant notre tâche, nous avons rapproché l'époque de la discussion publique dans le sein de la Chambre, et satisfait, autant qu'il dépendait de nous, au besoin général et pressant qui nous a été manifesté par de nombreuses pétitions, d'assurer cette année à la loi une complète et tardive sanction.

Trois systèmes différents nous étaient offerts. 1° Liberté illimitée des chargements, à la condition d'améliorer le mode d'entretien de nos routes en leur consacrant des allocations annuelles plus considérables;

2°. Limitation des chargements par le nombre des chevaux;

3°. Limitation des chargements par le poids combiné avec la largeur des bandes des roues.

A l'exemple de ses devancières, votre Commission a cru devoir se livrer de nouveau à l'examen comparatif des avantages et des inconvénients de ces trois systèmes divers. Nous ne craignons pas de dire que de longs et graves débats se sont élevés dans son sein. Ils témoignent du zèle de ses membres; ils attestent que la décision de leur majorité n'a été dépouillée d'aucun de ses éléments; ils garantissent enfin que nos conclusions ont été suffisamment réfléchies et qu'elles sont rendues en parfaite connaissance de cause.

Le principe de la liberté illimitée des chargements sans restriction et sans réserve, a été le premier écarté. Les règles de la théorie ont dû fléchir devant les notions de l'expérience et de la pratique. Il est désormais constant que la force de résistance des matériaux employés à la confection des chaussées ou des routes, se trouve nécessairement subordonnée à la force de pression qu'ils doivent supporter. Cette liberté excessive et sans règle, n'est pas même sollicitée aujourd'hui par le roulage ou l'industrie. Elle est demeurée sans défenseur absolu parmi nous.

Nous n'essaierons pas de reproduire les considérations à l'aide desquelles la minorité de votre Commission a essayé de faire triompher le principe de la limitation des chargements par le nombre des chevaux. Ces considérations sont graves, elles reposent sur des apparences de logique et de simplicité qui, de tout temps, ont séduit de bons esprits. Mais, sans développer davantage les motifs qu'ont invoqué à leur tour les partisans du principe contraire, nous nous bornerons à déclarer que si le système de la limitation des chargements par les chevaux n'a pas prévalu, c'est que la majorité a pensé qu'il consacrait une grande inégalité de conditions; qu'il pouvait, dans beaucoup de circonstances, présenter des difficultés d'exécution presque insurmontables; qu'il n'offrait aucune garantie nouvelle d'exactitude ou de fidélité de la part des agents nécessaires à son application; qu'il renfermait enfin, dans ses moyens de vérification, les mêmes abus, les mêmes écueils que le système de la limitation des chargements par le poids.

La Chambre comprendra qu'il nous eût été facile de donner un grand développement à cette partie

de notre rapport. Nous eussions pu nous livrer avec quelque complaisance à l'analyse d'une controverse qui n'a été pour nous, ni sans importance, ni sans intérêt; mais, suivant le vœu de votre Commission, nous avons préféré nous en référer au rapport plus étendu qui vous a été distribué dans les premiers jours de cette même session, les deux opinions contraires s'y trouvant déjà suffisamment recueillies. Un membre de votre Commission proposait un système nouveau ayant pour but de garantir le bon entretien des routes, en imposant aux véhicules qui les parcourent des voies de largeurs différentes qui seraient combinées avec les largeurs des bandes et le nombre des chevaux. Ce système avait l'inconvénient de bouleverser complétement les conditions du matériel de toutes nos industries de transport. Il n'a pu être admis.

Le système du Gouvernement a donc prévalu de nouveau parmi nous; cette circonstance devait nécessairement simplifier notre tâche. Il nous reste à la compléter en vous offrant la justification des amendements que nous avons introduits dans le projet de loi qui, pour la seconde fois, est émané de la Chambre des Pairs.

Le titre premier renferme des dispositions générales qui constituent toute la loi. C'est dans ce titre que se trouvent posées les règles relatives à la fixation des largeurs de bandes des roues et à la tarification du poids des chargements.

Le Gouvernement prohibe, sur les routes royales ou départementales, la circulation de toute voiture ayant des roues à bandes de moins de 8 centimètres de largeur, *si elle est à deux roues*, et de moins de 7 centimètres *si elle est à quatre roues*.

Cette règle, limitée aux seules routes royales et

départementales, soulève deux questions importantes :

La prohibition doit-elle être étendue aux routes vicinales ?

Le minimum de la largeur des bandes doit-il être abaissé jusqu'à 7 centimètres ?

La première question avait déjà été agitée dans le sein de votre dernière Commission, qui l'avait résolue par la négative. Notre résolution est conforme à la sienne. On ne saurait, sans doute, accorder trop de sollicitude aux chemins vicinaux pour lesquels nos conseils de département et nos communes se sont imposés déjà de si grands sacrifices. Sans doute, il y aurait d'immenses avantages à ce que ces chemins de grande ou de petite communication ne fussent parcourus que par des véhicules ayant au moins 8 centimètres de largeur de bandes; mais nous ne devons pas perdre de vue que les intérêts de notre agriculture commandent aussi de grands ménagements. Le matériel qu'elle emploie au service de ses exploitations est généralement pourvu de roues à bandes étroites. La valeur de ce matériel est très-considérable. Le Gouvernement a tellement senti la nécessité de ne l'atteindre qu'avec réserve et prudence, que dans les articles 14, 15 et 16 du projet il a établi, en leur faveur, des exceptions en vertu desquelles elles sont affranchies, pendant un délai assez considérable, des prescriptions générales touchant les routes départementales et royales.

Il y a déjà longtemps que les jantes larges nous ont été importées de l'Angleterre. Nous en avons apprécié l'utilité; nous en avons même recueilli les avantages; et cependant que d'efforts, que de

persévérance n'a-t-il pas fallu pour en introduire l'usage dans un certain nombre de localités! La prohibition absolue des jantes étroites menacerait notre agriculture d'une désappréciation trop immédiate dans la valeur de son matériel. Nous ne pouvons, à son égard, procéder que par gradation et avec mesure. Elle est dès aujourd'hui prévenue que l'emploi de ses véhicules à jantes étroites lui sera interdit, après un délai de sept ans, sur les routes royales et départementales. Il nous eût été impossible de ne pas lui accorder le même délai à l'égard des chemins vicinaux. L'extension de la prohibition n'eût donc obtenu aucun résultat immédiat. Nous l'avons différée, en considérant surtout que nos chemins de grande communication sont généralement commencés à peine.

Notre loi, ne nous le dissimulons point, doit être dans plusieurs de ses dispositions une loi d'expérience. Dans sept ans, l'agriculture aura renouvelé, ou tout au moins modifié la majeure partie de son matériel. D'un autre côté, un grand développement aura été donné à nos chemins vicinaux. Il sera temps alors de décider jusqu'à quel point leur bon entretien peut être inconciliable avec les besoins de nos agriculteurs, et s'il convient d'étendre, à leur égard, les restrictions dont la loi ne renferme aujourd'hui que le germe en faveur des routes royales et départementales.

S'il nous a paru juste et convenable de ne toucher qu'avec ménagement au matériel de notre agriculture, il nous a paru aussi que nous pouvions avec justice et convenance élever, en règle générale et sauf les exceptions utiles, le minimum de la

largeur des bandes à 8 centimètres. C'est ce qu'avait proposé votre dernière Commission.

On s'accorde unanimement à reconnaître que les bandes étroites sont une des principales causes des dégradations incessantes de nos routes. L'occasion nous est offerte d'améliorer sensiblement les conditions de leur entretien. Hésiterions-nous à compléter le moyen, alors qu'il peut être appliqué sans danger?

Nous sommes d'avis qu'il y a nécessité de prohiber les jantes de 7 centimètres de largeur; il nous paraît facile de rassurer tous les esprits sur les conséquences de cette prohibition.

Il faut constater d'abord qu'en vertu des exceptions mentionnées aux art. 14, 15 et 16, que nous avons maintenus, les véhicules servant aux exploitations de l'agriculture se trouvent affranchis de la prohibition. D'après l'article 14, elle n'atteint pas davantage cette foule de voitures légères qui circulent dans l'intérieur et dans les environs des centres de population. Elle ne concerne pas non plus les véhicules du roulage ou des messageries, n'ayant que deux roues, puisqu'aux termes du projet de loi, ces véhicules, en raison même de leur forme ou de leur nature, sont assujettis à des bandes de 8 centimètres de largeur au moins.

Elle ne peut dès lors concerner que les véhicules à quatre roues servant au transport public des marchandises ou des voyageurs et encore dans cette catégorie, ne s'applique-t-elle point aux véhicules portant de gros chargements puisque, d'après le tarif relatif aux poids, la bande des roues doit s'élargir en proportion du chargement.

Il n'y a donc qu'une sorte de véhicule qui soit

véritablement atteint par la prohibition des bandes au dessous de 8 centimètres. Ce sont les charriots dits : *comtois;* mais il convient de rappeler immédiatement que ces charriots, tels qu'ils existent aujourd'hui, sont tous munis de roues dont les bandes ont moins de 7 centimètres de largeur ; que le minimum de largeur imposé à leurs bandes soit de 8 centimètres, comme nous le proposons, ou qu'il descende à 7 centimètres, comme le tolère le projet de loi, peu importe ; car, dans les deux cas, il faut modifier le matériel actuel et lui substituer un matériel nouveau.

Cette considération devait être déterminante pour nous. Dès le moment que le *statu quo* ne peut être maintenu en faveur des charriots comtois ; dès le moment qu'une transformation radicale doit s'effectuer dans leur matériel, il convient de les faire rentrer dans la règle générale, et de ne pas créer à leur égard une exception dont le moindre inconvénient serait d'être applicable à d'autres qu'à eux et qui, par voie de conséquence forcée, serait obligée de s'étendre sur toute espèce de charriots.

Notre attention la plus sérieuse était due aux chiffres du tarif établi dans la loi. Nous avons modifié ceux de la Chambre des Pairs, et venons vous rendre compte des motifs qui nous y ont déterminés.

Depuis 1833, l'industrie du roulage et des messageries publiques suit, avec une anxiété véritable, les diverses péripéties du projet de loi destiné à la régir. Ballotée incessamment entre les décisions de la Chambre des Pairs et les décisions de la Chambre des Députés, elle attend, dans une inquiète impatience, que la question soit résolue et que les alternatives de crainte ou d'espérance par lesquelles elle

a passé, tour à tour, trouvent enfin leur terme dans une sanction définitive du projet.

Pendant ce temps, elle est momentanément régie par l'ordonnance du février 1837. Cette ordonnance a elle-même fixé un tarif qui reçoit journellement son application. Elle a pour base les nombreuses expériences qui ont été faites par diverses Commissions des ponts-et-chaussées, et ces expériences reposent elles-mêmes sur l'étude et la garantie de la pratique. La Chambre des Pairs en substituant ses propres chiffres à ceux du tarif proposé par le Gouvernement, a fait disparaître, sans doute, quelques incohérences apparentes; mais elle n'a peut-être pas tenu assez de compte de toutes les nécessités nouvelles que doit imposer la loi. Il nous a paru plus prudent, et même plus pratique, d'adopter les chiffres du tarif de l'ordonnance qui ont formé la base du projet primitif du Gouvernement. Ces chiffres ne sont pas très rationnels en principe, mais ils ont l'immense avantage d'établir une sorte de conciliation entre l'intérêt de nos routes et les besoins de notre industrie de transport. Ils ont surtout le mérite, à part quelques exceptions, de satisfaire le roulage ainsi que nos messageries publiques et l'expérimentation qui en a été faite depuis deux ans, les leur fait considérer comme une possession à laquelle ils ont une sorte de droit. Ainsi que vous l'a demandé votre Commission de l'an dernier, nous vous proposons de les sanctioner définitivement.

Nous n'apportons aucun changement dans les chiffres du tarif qui doit être appliqué au roulage proprement dit, c'est-à-dire aux véhicules à deux

ou à quatre roues, employés à des transports *allant au pas.*

Nous maintenons également en ce qui concerne les véhicules suspendus sur ressorts métalliques, à deux ou à quatre roues, *allant au trot*, le tarif de l'ordonnance que nous nous sommes bornés à compléter. Toutefois, nous avons cru convenable de donner notre approbation à un amendement nouveau introduit par la Chambre des Pairs. Cet amendement consiste à accorder à nos messageries la faculté d'élever utilement la largeur de leurs bandes jusqu'à 12 centimètres, en consentant, pour les roues de cette dimension, une augmentation de poids proportionnelle. Une combinaison de cette nature a pour but d'assurer le transport d'un poids plus considérable, sans affaiblir les garanties exigées pour la bonne conservation de nos routes.

A l'égard des véhicules à deux ou à quatre roues, allant au trot, mais *non suspendus sur ressorts métalliques*, nous nous sommes montrés plus larges que l'ordonnance et que le projet de la Chambre des Pairs; c'est, à vrai dire, le seul amendement que nous ayons pris sur nous de vous proposer.

En étudiant les chiffres du tarif que nous avons adopté pour les véhicules allant au trot, suspendus sur ressorts métalliques, la Chambre devra s'apercevoir que le chargement sur deux roues, à l'égard du chargement sur quatre roues, est dans la proportion des trois cinquièmes. Nous devions, pour être conséquents, adopter la même proportion entre le chargement à deux et le chargement à quatre roues des véhicules non suspendus allant au trot.

D'un autre côté, il existe une sorte de véhicules

non suspendus et allant au trot, sur deux roues, connus généralement sous le nom de marayeurs, qui méritait de notre part une attention toute spéciale. Ces véhicules sont employés au transport accéléré du poisson de mer dont ils approvisionnent les grands centres de population, et Paris principalement. En raison même de la nature du produit qu'ils transportent ils exigent une sorte d'élasticité qui exclut les quatre roues, dont la combinaison ne rend pas e mouvement assez flexible, sans admettre les ressorts métalliques, dont les ondulations le sont trop. Il est d'ailleurs reconnu, à leur égard, que le poids de leur chargement se trouve esssentiellement subordonné au produit de la pêche; quelque disetteuse ou abondante qu'elle soit. Nous ne pourrions, sous peine de les prohiber absolument, nous refuser à leur accorder une certaine latitude de chargement. Notre projet de tarif ne satisfait pas complétement à toutes les exigences de la pétition qu'ils vous ont soumise, et dont le renvoi nous a été fait; mais nous le croyons suffisant et susceptible d'être accepté par les intéressés, sans que son application puisse nuire à la bonne conservation des routes parcourues.

La nécessité d'élever, en faveur des marayeurs et de quelques autres industries analogues, le chiffre du tarif pour les véhicules à deux roues, et celle de maintenir une proportion rationnelle entre cette sorte de voitures et celles à quatre roues, nous ont déterminés à reviser complétement cette partie du projet de loi. Vous apprécierez les modifications émanées de notre initiative. En attendant, nous vous demandons de les consacrer par votre décision.

La Chambre des Pairs a cru devoir ajouter à

l'article 4 du projet de loi un paragraphe additionnel, ayant pour but d'exclure les bandes neuves du bénéfice de la tolérance. Nous avons pensé que cette exclusion serait d'une application fort difficile. Il paraît, en effet, assez embarrassant de définir nettement ce qui constitue une différence entre une bande neuve et une bande ayant déjà servi. Celles d'une messagerie, parcourant un long trajet, sont neuves au point de départ, et en partie usées au point de l'arrivée. Toute distinction, à leur égard, serait minutieuse; elle donnerait matière à une foule de contestations, et finirait, le plus souvent, par être éludée, ou par devenir arbitraire.

Nous nous sommes déterminés à introduire une modification d'ordre dans l'indication des chiffres de la largeur des bandes, servant de termes aux tarifs des chargements ; nous vous proposons des termes fixes et invariables. On peut décider, sans le moindre inconvénient, que toute voiture, dont les roues auront une largeur de bande inférieure à l'un de ces termes, sera tarifée conformément au terme immédiatement inférieur. Dans le projet du Gouvernement, il n'en était pas ainsi; le même poids étant accordé pour des bandes dont la largeur peut varier de 1 jusqu'à 3 centimètres. Notre amendement aura pour résultat de simplifier l'application des tarifs et d'éviter toute incertitude dans leur interprétation.

En ce qui concerne la tolérance relative au poids des chargements, nous nous sommes associés à la pensée de la Chambre des Pairs qui a été de la rendre proportionnelle. Cette innovation aux projets antérieurs a l'avantage de mieux caractériser

la nature de la tolérance en la réservant pour des cas en quelque sorte exceptionnels.

L'article 8 du projet de loi vous propose de décider que des réglements d'administration publique déterminent le mode et les formalités du pesage des voitures. Nous ne croyons pas nécessaire de revenir sur la question que soulève cet article. Nous lui avons donné un grand développement dans notre précédent rapport. La Chambre des Pairs lui a accordé, elle aussi, une attention toute particulière. Nous ne pourrions que reproduire ce que nous avons déjà dit sur les ponts à bascule et ce que d'autres ont dit avant ou après nous. « Si » l'Administration n'avait pas, soutenait le Minis- » tre en 1832, la conviction qu'il est facile d'orga- » niser un bon système de surveillance et des » moyens efficaces de contrôle, elle n'hésiterait » pas à proposer l'abandon d'un mode de vérifica- » tion qui a engendré les abus les plus scanda- » leux. »

Qu'il soit permis à votre Commission de renouveler et même de s'approprier l'expression de l'opinion de M. le Ministre. Si de profondes et radicales modifications ne devaient pas être introduites dans le système des ponts à bascule, nous n'eussions pas donné notre approbation au projet de loi. Ces modifications nous paraissent d'ailleurs faciles, et tout semble nous garantir qu'elles atteindront le but qu'elles doivent se proposer.

Le titre II de la loi traite des dispositions exceptionnelles.

Il n'est pas de principe tellement absolu qu'il ne doive consacrer aucune expèce d'exception. Nous avons maintenu, comme vos précédentes Commis-

sions et par les mêmes motifs, les dispositions exceptionnelles relatives aux malles-postes, aux voitures particulières destinées au transport des personnes, mais étrangères à tout service public de messagerie; aux voitures d'artillerie, charriots et fourgons appartenant au département de la guerre et de la marine. Ces sortes de véhicules demeureront affranchis des règles générales en ce qui touche la largeur des bandes des roues (art. 10 et 11).

L'exception se trouve également étendue aux voitures dont le poids, y compris véhicule et chargement, n'excède pas 900 kilos, si elles sont à deux roues et 1,400 kilos si elles sont à quatre roues : il y a nécessité de ne pas imposer de conditions trop sévères à ces sortes de voitures dont la force de pression est généralement fort inférieure à la force de résistance de nos routes, et qui sont pour la plupart destinées à des transports légers (art. 14).

L'agriculture exigeait aussi une dérogation à la règle commune. Les voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes et à l'exploitation des fermes, pourvu que leur poids, y compris voiture et chargement, n'excède pas un chiffre déterminé, ne seront pas soumises aux dispositions relatives à la largeur des bandes des roues.

Toutefois, il nous était impossible de nous dissimuler que si cette exception doit servir les intérêts individuels de nos agriculteurs, elle a aussi de grands inconvénients pour leurs intérêts généraux, car elle est un obstacle sérieux à l'amélioration ou au développement de nos chemins vicinaux et départementaux. A cet égard, on s'aperçoit aisément que les opinions se sont beaucoup éclairées. Un cer-

tain nombre de conseils généraux dont les procès-verbaux nous ont été confiés, ont manifesté le vœu formel que les jantes étroites fussent définitivement et absolument prohibées. Nous savons que ce vœu ne manquera ni d'appuis, ni de défenseurs dans le sein de la Chambre. Le devoir de votre Commission était d'en tenir compte, et après un examen fort approfondi de la question, nous nous sommes déterminés à vous proposer de ne point rendre l'exception indéfinie et d'en borner l'application à une durée de sept années.

On comprend que l'introduction immédiate des bandes larges serait une chose éminemment désirable et utile : mais il ne faut pas perdre de vue que l'agriculture a ses nécessités. Le matériel qu'elle possède est, nous l'avons déjà dit, d'une valeur considérable, et l'on ne peut songer à la contraindre de le modifier assez notablement, sans lui préparer des voies de transition commodes et douces. Ce matériel a une durée moyenne de huit à dix années. En fixant notre délai à sept ans, auxquels il faut ajouter la prolongation mentionnée en l'article 52, à titre de dispositions transitoires, il est facile de se convaincre que nous n'apportons aucune perturbation sérieuse dans les intérêts de l'agriculture. La promulgation de la loi l'avertira déjà qu'elle doit renoncer un jour à l'emploi des jantes étroites et quand cette loi sera devenue applicable pour elle, la transformation se trouvera opérée graduellement et sans secousse.

La Chambre des Pairs, dans sa discussion publique, a adopté un amendement relatif à la largeur des bandes des roues ayant pour but d'étendre l'exception aux voitures servant aux transports exécutés directement, par les colons partiaires,

pour la livraison aux propriétaires de la part qui leur est afférente, à la condition que ces voitures n'empruntent les routes royales, ou départementales, que pour une distance de 25,000 mètres au plus.

Nous n'avons pu accepter cet amendement qui n'avait trouvé place ni dans le projet du Gouvernement, ni dans celui de la Commission de la Chambre des Pairs. Son application renferme des difficultés sans nombre et les conditions dans lesquelles elles doivent s'exercer, nous paraissent d'une appréciation vraiment impossible. A quels signes, à quels caractères reconnaître, en effet, si la voiture, qui parcourt une ligne déterminée, appartient *au colon partiaire,* et si elle sert réellement *au transport direct de la part qui est afférente au propriétaire?* Quelles garanties sera-t-il possible d'exiger pour la longueur du parcours? et par quelles investigations parviendra-t-on à constater que ce parcours n'a effectivement qu'une étendue de 25,000 mètres au plus.

L'art. 16 du projet de loi consacre encore une nouvelle exception à la limite de la largeur des bandes, en faveur des voitures employées à l'exploitation des mines, des bois ou des forêts, en tant qu'elles n'useront des routes royales ou départementales que pour arriver à l'usine ou au lieu accoutumé de débordage. Il nous a paru parfaitement rationnel de réduire la durée de cette exception à un délai de sept années. C'est ce que nous vous proposons également de décider en ce qui concerne les voitures employées au nétoiement des villes et aux transports exécutés directement par les propriétaires, fermiers et colons partiaires pour

la vente de leurs denrées aux marchés voisins, ainsi que pour leur approvisionnement en denrées, matériaux et engrais.

Mais il est une autre nature d'exceptions sur laquelle nous devons maintenant arrêter votre attention. Il ne suffisait pas, en effet, d'avoir affranchi certains véhicules des règles générales établies à l'égard de la largeur des bandes des roues. Il fallait encore consacrer en leur faveur certaines dérogations aux règles non moins rigoureuses de la fixation du poids des chargements.

Les articles 12 et 13 du projet de loi ne figuraient point dans les projets antérieurs. Ils consacrent des innovations qui nous ont paru garantir à la fois et les intérêts de nos industries de transport et ceux de nos routes.

D'après l'article 12, ne sont point soumises à la vérification de leur poids, les voitures publiques et fourgons employés au transport des voyageurs et des marchandises, portés sur ressorts métalliques, allant au trot, avec relais, ou ne parcourant sans relais qu'une distance au-dessous de vingt-cinq mille mètres, lorsque ces voitures ne sont attelées que d'un nombre déterminé de chevaux, et lorsqu'elles ont des bandes de roues d'une certaine largeur.

Il est aisé de démontrer les avantages d'une disposition de cette nature. Son premier mérite est peut-être de rattacher au système de la loi les partisans exclusifs de la limitation du poids des chargements par le nombre des chevaux. La combinaison de ses conditions est calculée de telle sorte que nos routes n'éprouveront aucun dommage, car le poids des véhicules auxquels elles s'appliquent de-

vant être subordonné à la force de traction d'un nombre assez réduit de chevaux, ne pourra, dans aucun cas, s'écarter trop absolument des chiffres du tarif que nous avons renfermé dans la loi. Cette combinaison a d'ailleurs pour résultat d'affranchir de la vérification des ponts à bascule une multitude de voitures assez légères. L'exception créée en leur faveur devra nécessairement contribuer à la diminution de la fraude. Elle devra surtout concourir à la multiplication et au fractionnement du poids des chargements.

Nous ne pouvions donc refuser notre assentiment à l'article 12 du projet. Son principe est bon, nous devions le consacrer; toutefois, nous avons cru pouvoir étendre son application aux véhicules à deux roues, à la condition qu'avec des bandes d'une largeur déterminée, ces véhicules ne fussent attelés que d'un seul cheval. Cette concession ne saurait avoir le moindre danger, elle ne sera exercée qu'en faveur de voitures très-légères aussi, et nous avons été d'avis qu'il ne fallait assujettir aux formalités déjà assez critiquées des ponts à bascules, que les chargements dont le poids, souvent exagéré, est réellement susceptible d'endommager nos routes ou de compromettre la sûreté des voyageurs.

Le complément de ces mesures semblait exiger que la loi accordât, dans certains cas, un cheval de renfort. Mais la majorité de votre Commission n'a pas jugé convenable de pousser plus loin les concessions qu'elle avait déjà faites. Elle se rend compte, sans doute, des circonstances qui peuvent justifier la nécessité du cheval de renfort; mais son intention ayant été de n'affranchir du pesage que

les chargements dont le poids n'excéderait pas la force de quatre chevaux, au maximum, elle ne veut pas, en élargissant davantage la latitude qu'elle donne, ouvrir carrière à des abus ou à des difficultés sans nombre. La loi ne peut elle-même prévoir et fixer à l'avance les cas, les lieux, les saisons dans lesquels il y aurait convenance à tolérer l'emploi d'un cinquième cheval. Cette appréciation devrait être abandonnée à des réglements d'administration publique, ou mieux encore à des réglements locaux, et l'on comprend tout ce que leur application aurait de variable et d'incertain.

L'industrie des messageries, nous ne devons pas le dissimuler, attachait un grand prix à ce qu'elle appelle encore le complément de la mesure. Mais nous l'engageons à ne pas perdre de vue que l'expérience, que nous tentons en sa faveur, doit être nécessairement renfermée dans certaines limites. Elle ne doit pas oublier non plus que si nous avons reconnu qu'il n'y a aucun danger pour nos routes à affranchir de la vérification du pesage les véhicules à quatre chevaux, nous sommes également d'avis qu'on ne saurait accorder la même tolérance à des véhicules dont le chargement serait assez lourd pour exiger la force de traction d'un cinquième cheval.

Au surplus, les articles 12 et 13 nous font entrer dans une sorte de voie nouvelle qu'il s'agit d'expérimenter aujourd'hui. L'avenir seul peut apprendre jusqu'à quel point la prétention des messageries serait conciliable avec le bon état d'entretien de nos routes.

Il nous resterait maintenant à traiter les deux derniers titres du projet de loi qui sont relatifs

l'un *aux amendes et dispositions de police,* l'autre *aux formes de procédure.* Mais après avoir scrupuleusement examiné chacun de leurs articles qui ne sont, pour la plupart, que la fidèle reproduction de ceux que la Chambre des Pairs avait déjà adoptés ou que nous avions consacrés nous-mêmes, la Commission s'est bornée à de légères modifications de rédaction qui ne comportent pas l'analyse d'un rapport. Nous craindrions de lasser l'attention de la Chambre en l'appelant de nouveau sur des matières que deux de ses Commissions antérieures nous paraissent avoir suffisamment élaborées. Nous concluons à l'adoption pure et simple des deux titres.

PROJET DE LOI

ET

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

TITRE PREMIER.

Dispositions générales.

Article premier.

Aucune voiture, sauf les exceptions ci-après déterminées, ne peut circuler sur les routes royales ou départementales avec des roues à bandes de moins de 8 centimètres de largeur, si elle est à deux roues, et de moins de 7 centimètres si elle est à quatre roues.

Art. 2.

Le poids des voitures de roulage et autres, employées à des transports allant au pas, y compris voiture, chargement, paille, cordes et bâche, est limité, à raison de la largeur des bandes, du nombre des roues et des saisons, ainsi qu'il suit :

PROJET DE LOI.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

TITRE PREMIER.

Dispositions générales.

Article premier.

Aucune voiture, sauf les exceptions ci-après déterminées, ne peut circuler sur les routes royales et départementales avec des roues à bandes de moins de 8 centimètres de largeur.

Art. 2.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT

LARGEUR DES BANDES.	VOITURES À DEUX ROUES, du 20 novembre au 1er avril.	VOITURES À DEUX ROUES, du 1er avril au 20 novembre.	VOITURES À QUATRE ROUES du 20 novembre au 1er avril.	VOITURES À QUATRE ROUES du 1er avril au 20 novembre.
	k.	k.	k.	k.
De 7 à 8 centimètres....................	»	»	1,800	2,000
De 8 à 11 id....................	1,900	2,200	3,200	3,800
De 11 à 14 id....................	2,600	3,000	4,400	5,300
De 14 à 17 id....................	3,300	3,800	5,600	6,800
De 17 id. et au-dessus....................	4,000	4,600	6,800	8,300

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

LARGEUR DES BANDES.	VOITURES À DEUX ROUES, du 20 novembre au 1er avril.	VOITURES À DEUX ROUES, du 1er avril au 20 novembre	VOITURES À QUATRE ROUES, du 20 novembre au 1er avril.	VOITURES À QUATRE ROUES, du 1er avril au 20 novembre.
	k.	k.	k.	k.
De 8 centimètres	1,900	2,200	3,200	3,800
De 11 id.	2,700	3,200	4,400	5,200
De 14 id.	3,500	4,100	5,600	6,700
De 17 id. et au-dessus	4,200	4,900	6,800	8,100

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Les voitures à quatre roues et à brancard, attelées de plus de deux chevaux, sont assimilées aux voitures à deux roues.

Art. 3.

Le poids des diligences, messageries, berlines, fourgons et autres voitures publiques employées au transport des voyageurs ou des marchandises, suspendues sur ressorts métalliques, allant au trot, avec ou sans relais, y compris voiture, voyageurs, bagages, marchandises, cordes et bâche, est limité, à raison de la largeur des bandes, du nombre des roues et des saisons, ainsi qu'il suit :

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

Art. 3.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

LARGEUR DES BANDES.	VOITURES A DEUX ROUES,		VOITURES A QUATRE ROUES,	
	du 20 novembre au 1er avril.	du 1er avril au 20 novembre.	du 20 novembre au 1er avril.	du 1er avril au 20 novembre.
	k.	k.	k.	k.
De 7 à 8 centimètres..................	»	»	2,400	2,800
De 8 à 9 id......................	1,400	1,600	2,800	3,200
De 9 à 10 id......................	1,600	1,800	3,200	3,600
De 10 à 11 id......................	1,800	2,000	3,600	4,000
De 11 à 12 id......................	2,000	2,200	4,000	4,400
De 12 et au-dessus................	2,200	2,400	4,400	4,800

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

LARGEUR DES BANDES.	VOITURES A DEUX ROUES		VOITURES A QUATRE ROUES,	
	du 20 novembre au 1er avril.	du 1er avril. au 20 novembre	du 20 novembre au 1er avril.	du 1er avril au 20 novembre.
	k.		k.	k.
De 8 centimètres	1,800	2,000	3,100	3,400
De 9 id.	2,000	2,200	3,400	3,800
De 10 id.	2,200	2,400	3,700	4,100
De 11 id.	2,400	2,600	4,000	4,400
De 12 et au-dessus	2,600	2,800	4,300	4,700

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Lorsque les voitures ne sont pas suspendues sur ressort métalliques, le poids en est limité ainsi qu'il suit :

LARGEUR DES BANDES.	VOITURES À DEUX ROUES, du 20 novembre au 1er avril.	VOITURES À DEUX ROUES, du 1er avril au 20 novembre.	VOITURES À QUATRE ROUES, du 20 novembre au 1er avril.	VOITURES À QUATRE ROUES, du 1er avril au 20 novembre.
	k.	k.	k.	k.
De 7 à 8 centimètres......	»	»	1,800	2,200
De 8 à 9 id............	1,100	1,300	2,200	2,600
De 9 à 10 id...........	1,300	1,500	2,600	3,000
De 10 à 11 id..........	1,500	1,700	3,000	3,400
De 11 à 12 id..........	1,700	1,900	3,400	3,800
De 12 et au-dessus........	1,900	2,100	3,800	4,200

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Comme au projet.

LARGEUR DES BANDES.	VOITURES À DEUX ROUES, du 20 novembre au 1er avril.	VOITURES À DEUX ROUES, du 1er avril au 20 novembre.	VOITURES À QUATRE ROUES, du 20 novembre au 1er avril.	VOITURES À QUATRE ROUES, du 1er avril au 20 novembre.
	k.	k.	k.	k.
De 8 centimètres	1,500	1,700	2,600	2,900
De 9 id.	1,700	2,000	2,900	3,300
De 10 id.	2,000	2,200	3,300	3,700
De 11 id.	2,200	2,500	3,700	4,100
De 12 id.	2,500	2,700	4,100	4,500
De 14 id.	2,800	3,200	4,600	5,300
De 17 id.	3,400	3,900	5,600	6,500

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 4.

Il est accordé une tolérance d'un centimètre sur la largeur des bandes des roues des voitures mentionnées à l'art. 2, et d'un demi-centimètre sur celle des voitures mentionnées à l'art. 3.

La tolérance accordée ne s'applique point aux bandes neuves.

Art. 5.

Il est accordé, sur les poids autorisés, une tolérance d'un vingtième en plus, sans que cette tolérance puisse excéder 180 kilogrammes pour les voitures à deux roues, et 300 kilogrammes pour les voitures à quatre roues.

Art. 6.

Lorsque le poids d'une voiture est vérifié, si le conducteur, le cocher ou quelqu'un des voyageurs en est descendu, il est ajouté au poids reconnu 70 kilogrammes pour chaque personne non pesée avec la voiture, sans distinction d'âge ou de sexe.

Art. 7.

Toute voiture dont les roues ont des bandes de largeur inégale, est classée d'après la bande de la moindre largeur.

Les voitures à voies inégales sont assujetties aux mêmes conditions que les voitures à voies égales.

Art. 8.

Des réglements d'administration publique, déterminent le mode et les formalités du pesage des voitures.

Le poids des chargements peut être également vérifié par l'examen des lettres de voiture, feuilles de chargements et états des voyageurs, ainsi que par l'addition des poids partiels des objets transportés.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 4.

Comme à l'art. 7 du projet, sauf l'addition du paragraphe suivant :

Toute voiture dont les roues ont une largeur de bandes ne correspondant pas à l'un des termes du tarif, est classée conformément au terme immédiatement inférieur.

Art. 5.

Comme à l'article 4, sauf suppression du dernier paragraphe.

Art. 6.

Comme à l'article 5.

Art. 7.

Comme à l'art. 6.

Art. 8.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 9.

Des réglements d'administration publique déterminent :

1°. La longueur des essieux, la forme des bandes des roues, et celle de leurs clous, la saillie des moyeux, celle du chargement, et les modes d'enrayage interdits :

2°. En ce qui concerne la sûreté des voyageurs, les conditions relatives à la forme et à la solidité des voitures publiques, le mode de chargement et de conduite de ces voitures, le nombre des personnes qu'elles peuvent porter ; la police des relais et des cochers ou postillons.

TITRE II.

Dispositions exceptionnelles.

Art. 10.

Sont exceptées des dispositions relatives à la fixation de la largeur des bandes des roues et du poids des voitures :

Les malles-postes et autres voitures spécialement destinées au service des postes ;

Les voitures particulières destinées au transport des personnes, mais étrangères à tout service public de messagerie.

Art. 11.

Sont également exceptées des dispositions relatives à la fixation de la largeur des bandes des roues et du poids des voitures :

Les voitures d'artillerie, chariots et fourgons appartenant aux départements de la guerre et de la marine.

Des ordonnances royales déterminent les marques distinctives que ces voitures doivent porter et les titres dont leurs conducteurs doivent être munis.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 9.

Comme au projet.

TITRE II.

Dispositions exceptionnelles.

Art. 10.

Comme au projet.

Art. 11.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 12.

Ne sont point soumis à la vérification de leur poids, les voitures publiques et fourgons employés au transport des voyageurs et des marchandises, portés sur quatre roues et suspendus sur ressorts métalliques, allant au trot, avec relais, ou ne parcourant sans relais qu'une distance au-dessous de 25,000 mètres, lorsque ces voitures ou fourgons ne sont attelés que de trois chevaux au plus, avec roues à bandes de 7 centimètres au moins, ou de quatre chevaux au plus, avec roues à bandes de 9 centimètres au moins.

Art. 13.

Sont également dispensés de la vérification de leur poids, les chariots à quatre roues et à timon, suspendus sur ressorts métalliques, attelés de trois chevaux au plus, avec roues à bandes de 12 centimètres au moins, ou de quatre chevaux au plus, avec roues à bandes de 15 centimètres au moins.

Art. 14.

Sont exceptées des dispositions relatives à la largeur des bandes des roues, les voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes et à l'exploitation des fermes, pourvu que leur poids, y compris voiture et chargement, n'excède en aucun cas 3,000 kilog. pour les voitures à deux roues, et 5,000 kilog. pour les voitures à quatre roues.

Ne sont considérées comme voitures de l'agriculture, jouissant de l'exception énoncée au paragraphe ci-dessus, que celles qui se rendent de la ferme aux champs, ou des champs à la ferme, ou qui servent au transport des objets récoltés, du lieu où ils ont été recueillis jusqu'à celui où,

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 12.

Ne sont point soumis à la vérification de leur poids les voitures publiques et fourgons employés au transport des voyageurs et des marchandises, portés sur quatre roues et suspendus sur ressorts métalliques, allant au trot, avec relais, ou ne parcourant, sans relais, qu'une distance audessous de 25,000 mètres, lorsque ces voitures ou fourgons ne sont attelés, *dans toute l'étendue de leur parcours*, que de trois chevaux, avec roues à bandes de 8 centimètres, ou de quatre chevaux avec roues à bandes de 10 centimètres au moins.

La même exception est applicable aux voitures à deux roues allant au trot, suspendues sur ressorts métalliques avec roues à bandes de 8 *centimètres et attelées d'un seul cheval.*

Art. 13.

Sont également dispensés de la vérification de leur poids, les chariots à quatre roues et à timon, *allant au pas*, suspendus sur ressorts métalliques, attelés de trois chevaux au plus, avec roues à bandes de 11 *centimètres* au moins, ou de quatre chevaux au plus, avec roues à bandes de 14 *centimètres* au moins.

Art. 14.

Comme à l'art. 15.

Art. 15.

Sont exceptées, *pendant sept ans*, des dispositions relatives à la largeur des bandes des roues, etc. (Le reste comme au projet, art. 14.)

pour les conserver et les manipuler, le cultivateur les dépose ou les rassemble.

Jouissent de la même exception, les voitures servant au transport exécutés directement par les colons partiaires pour la livraison, au propriétaire, de la part qui lui est afférente, à condition que ces voitures n'empruntent les routes royales ou départementales, que pour une distance de 25,000 mètres au plus.

Art. 15.

Sont encore exceptées des dispositions relatives à la largeur des bandes des roues, toutes voitures dont le poids, y compris voiture et chargement, n'excède pas 900 kilog. si elles sont à deux roues, et 1,400 kilog. si elles sont à quatre roues.

Cette limite est élevée à 1,200 kilog. pour les voitures à deux roues, et à 1,800 kilog. pour les voitures à quatre roues et à timon, employées aux transports exécutés directement par les propriétaires, fermiers et colons partiaires, pour la vente de leurs denrées aux marchés voisins, et pour leur approvisionnement en denrées, matériaux et engrais.

Art. 16.

Pourront également être exceptées des dispositions relatives à la largeur des bandes des roues, les voitures employées à l'exploitation des mines, des bois ou des forêts, en tant qu'elles n'useront des routes royales ou départementales, que pour arriver à l'usine ou au lieu accoutumé de débardage.

Cette disposition ne pourra recevoir d'exécution qu'en vertu d'une ordonnance royale, rendue sur la délibération motivée du conseil général du département.

Toutefois, le poids de ces voitures ne pourra excéder les limites fixées au premier paragraphe de l'art. 14 ci-dessus.

Art. 17.

Pendant 10 ans, à compter de la promulgation de la pré-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Supprimé.

Supprimé.

Art. 16.

Pendant *sept* ans, à compter de la promulgation de la présente loi, l'exception réglée au premier paragraphe de l'art. 15 ci-dessus, etc. (Le reste comme au projet, art. 17.)

Art. 17.

Pourront également être exceptées, *pendant sept ans*, des dispositions relatives à la largeur des bandes des roues, etc. (Le reste comme au projet, art. 16.)

sente loi, l'exception réglée au premier paragraphe de l'article 14 ci-dessus, pourra, à raison des circonstances locales, être étendue : 1° aux voitures employées au nettoyement des villes ; 2° aux voitures employées aux transports exécutés directement par les propriétaires, fermiers et colons partiaires, pour la vente de leurs denrées aux marchés voisins, ainsi que pour leur approvisionnement en denrées, matériaux et engrais.

Cette extension sera prononcée par des ordonnances royales rendues sur la délibération motivée du conseil général du département.

Art. 18.

Tout objet dont le poids ajouté à celui de la voiture destinée à son transport, dépasse le maximum déterminé à l'article 2 ci-dessus, ne peut être transporté que sur une voiture à bandes de 17 centimètres de largeur au moins.

La voiture ne doit porter que cet objet et ce qui est nécessaire à son chargement.

Sont exceptées de la disposition relative à la largeur des bandes, les voitures transportant des arbres, dans les cas prévus à l'article 16 *ci-dessus.*

Art. 19.

Un arrêté du préfet peut interdire pendant le dégel, dans les départements où les réglements d'administration publique ont déclaré cette disposition applicable, la circulation sur les routes pavées, de toute voiture chargée, dont le poids excéderait 1,100 kilogrammes pour les voitures à deux roues, et 2,200 kilogrammes pour les voitures à quatre roues.

Sont exceptées de cette disposition les voitures mentionnées aux articles 10 et 11 ci-dessus.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 18.

Comme au projet.

Supprimé.

Art. 19.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

TITRE III.

Amendes et Dispositions de police.

Art. 20.

Les contraventions à la fixation du minimum de la largeur des bandes des roues, déterminé à l'article premier de la présente loi, sont punies d'une amende de 20 à 100 f.

Art. 21.

Les contraventions résultant de chargement au delà des poids autorisés par les articles 2, 3, 14, 15, 16 et 19 de la présente loi, sont punies d'amendes fixées ainsi qu'il suit :

Pour excès de chargement jusqu'à 200 kilogrammes inclusivement, de........................	10 à 20 fr.
De 200 à 400 kilogrammes, de...........	20 à 30
De 400 à 600 kilogrammes, de..........	30 à 50
De 600 à 800 kilogrammes, de..........	50 à 70
De 800 à 1,000 kilogrammes, de........	70 à 90
Et au-dessus de 1,000 kilogrammes, pour chaque 100 kilogrammes d'excédant, de.....	20 à 40

Le tarif ci-dessus est doublé à l'égard des amendes encourues par les entrepreneurs des messageries, ou autres voitures publiques.

Art. 22.

Toute contravention à l'interdiction de la circulation sur les routes pavées qui serait ordonnée en vertu de l'article 19 ci-dessus, est punie d'une amende de 20 à 100 francs, indépendamment de celle qui serait encourue pour excès de chargement.

Art. 23.

Toute contravention aux réglements qui déterminent la longueur des essieux, la forme des bandes des roues, et

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

TITRE III.

Amendes et Dispositions de police.

Art. 20.

Comme au projet.

Art. 21.

Les contraventions résultant de chargement au delà des poids autorisés par les articles 2, 3, 14, 15, 16, 17 et 19 de la présente loi, sont punies d'amendes fixées ainsi qu'il suit :

Le reste comme au projet.

Art. 22.

Comme au projet.

Art. 23.

Comme au projet.

celle de leurs clous, la saillie des moyeux, celle du chargement, et les modes d'enrayages interdits, est punie d'une amende de 10 à 30 francs.

Art. 24.

Toute contravention aux réglements publiés en vertu du paragraphe 2 de l'article 9 de la présente loi, est punie d'une amende de 16 à 200 fr., indépendamment de l'application des articles 476 et 478 du Code pénal, s'il y a lieu.

Art. 25.

Lorsque plusieurs voitures de roulage marchent à la suite les unes des autres, elles doivent être distribuées en convois, chacun de quatre voitures au plus. L'intervalle d'un convoi à un autre ne doit pas être moindre de 50 mètres.

Chaque voiture attelée de plus d'un cheval doit avoir un conducteur. Toutefois, une voiture à un cheval attachée derrière une voiture attelée de trois chevaux au plus, n'a pas besoin d'un conducteur particulier.

Il est interdit de faire conduire par un seul conducteur plus de quatre voitures à un cheval.

Sauf les restrictions aux dispositions des trois paragraphes ci-dessus, que déterminent les réglements de police municipale.

Toute contravention aux dispositions du présent article est punie conformément aux dispositions des articles 475 paragraphe 3, et 478 du Code pénal.

Art. 26.

Tout propriétaire de voiture soumise aux dispositions de la présente loi, est tenu de faire placer, en avant des roues et au côté gauche de la voiture, une plaque portant en caractères apparents ses nom et prénoms, le nom de la commune et celui du département de son domicile.

La contravention à cette disposition est punie d'une amende de 16 à 50 fr.

Tout conducteur d'une voiture qui ne serait pas munie

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 24.

Comme au projet.

Art. 25.

Comme au projet.

Art. 26.

Comme au projet.

de la plaque prescrite, est puni d'une amende de 5 à 10 francs.

Art. 27.

Si la plaque porte un nom ou un domicile faux ou supposé, le propriétaire de la voiture est puni d'une amende de 50 à 200 fr., et d'un emprisonnement de six jours au moins et d'un an au plus.

L'article 463 du Code pénal est applicable dans les cas prévus au présent article.

Art. 28.

Tout propriétaire ou conducteur de voiture peut, en commençant son voyage, se présenter au bureau de pesage pour s'assurer du poids de la voiture et de son chargement.

Si le poids de la voiture présentée au pesage excède la limite autorisée, il n'y a pas contravention, pourvu que l'excédant soit immédiatement déchargé, ou que la voiture retourne à son point de départ.

Art. 29.

Tout propriétaire ou conducteur d'une voiture pesée à un bureau de pesage, peut toujours se faire remettre par le préposé un bulletin détaché d'un registre à souches qui constate le poids reconnu.

Ce bulletin est payé 25 centimes pour une voiture vide, et 50 centimes pour une voiture chargée.

Art. 30.

Tout voiturier ou conducteur qui, pour éviter la vérification du poids de sa voiture, quitterait la route qu'il doit suivre, est tenu, sur la réquisition de l'un des agents chargés de constater les contraventions à la présente loi, de conduire sa voiture au lieu de pesage le plus proche.

En cas d'excès de poids, l'amende prononcée est double

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 27.

Comme au projet.

Art. 28.

Comme au projet.

Art. 29.

Comme au projet.

Art. 30.

Comme au projet.

de celle qu'il aurait encourue s'il ne s'était pas détourné de sa route.

Art. 31.

Tout voiturier ou conducteur qui n'aurait pas dépassé un lieu de pesage de plus de 200 mètres, est tenu, sur la sommation d'un commissaire-voyer des routes royales ou départementales, d'un ingénieur ou d'un conducteur des ponts-et-chaussées ou du maire de la commune, d'y ramener sa voiture pour y être pesée ou repesée.

S'il n'est point reconnu d'excès de chargement, il est payé immédiatement, au voiturier ou conducteur, une indemnité de 1 franc, augmentée de 5 centimes par cent kilogrammes du poids constaté.

Art. 32.

Tout voiturier ou conducteur qui, dans l'intention d'éluder la limitation des poids autorisés, enleverait avant de passer au lieu de pesage une partie de son chargement, ou présenterait au pesage une voiture avec des roues à bandes plus larges que celles qu'il emploie sur le reste de la route, est puni d'une amende de 50 à 200 fr., indépendamment de celles qu'il pourrait avoir encourues pour toute autre cause.

Est puni de la même amende tout conducteur qui dételerait un ou plusieurs chevaux pour les atteler de nouveau à quelque distance, en contravention aux dispositions des articles 12 et 13 ci-dessus.

Art. 33.

Lorsque, par la négligence ou l'imprudence de son conducteur, une voiture a causé quelque dommage à une route ou à un des établissements qui en dépendent, ce conducteur est condamné aux frais de la réparation.

Le conducteur reste, en outre, passible, s'il y a lieu, de l'application des art. 479, paragraphe 2, et 482 du Code pénal.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 31.

Comme au projet.

Art. 32.

Comme au projet.

Art. 33.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 34.

En cas de contravention à la limitation des poids déterminée aux art. 2, 3, 14, 15, 16 et 19 de la présente loi, le voiturier ou conducteur ne peut continuer sa route qu'après avoir déchargé l'excédant, sous peine d'être puni du double de l'amende fixée à l'art. 21 ci-dessus. Il en est de même chaque fois que la contravention est de nouveau constatée.

Art. 35.

Tout voiturier ou conducteur qui, sommé de s'arrêter par l'un des agents chargés de constater les contraventions à la présente loi, refuse d'obtempérer à cette sommation et de se soumettre aux vérifications prescrites, est puni d'une amende de 20 à 200 francs, indépendamment de celles qu'il pourrait avoir encourues pour toute autre cause.

Art. 36.

Tout voiturier ou conducteur est tenu de présenter, sur leur réquisition, aux agents mentionnés à l'art. 49 ci-après, sa lettre de voiture, feuille de chargement ou état des voyageurs.

En cas de refus d'obtempérer à la dite réquisition, le voiturier ou conducteur est puni d'une amende de 16 à 50 fr.

Art. 37.

Les dispositions du livre III, titre 1er, chapitre III, section 4, § 2 du Code pénal, sont applicables en cas d'outrages et de violences envers les fonctionnaires publics et agents chargés de constater les contraventions prévues par la présente loi.

Art. 38.

Les contraventions prévues aux articles 20, 23 et 24 ci-dessus ne peuvent être constatées qu'aux lieux de pesage,

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 34.

Comme au projet.

Art. 35.

Comme au projet.

Art. 36.

Comme au projet.

Art. 37.

Comme au projet.

Art. 38.

Comme au projet.

de départ, d'arrivée, de relais et de station des voitures, ou aux barrières d'octroi, sauf, toutefois, celles qui concernent le nombre des voyageurs, le mode de conduite des voitures et les modes d'enrayage.

Art. 39.

Lorsqu'une même contravention, prévue aux articles 20, 23, 24, 26 et 27 ci-dessus, a été constatée successivement et à plusieurs reprises, elle ne donne lieu qu'à une seule amende, pourvu qu'il ne se soit pas écoulé plus de vingt-quatre heures entre le premier et le dernier procès-verbal.

Art. 40.

Tout propriétaire de voiture est responsable des amendes, des dommages-intérêts et des frais de réparations prononcés en vertu des articles du présent titre, contre toute personne préposée par lui à la conduite de la dite voiture.

Art. 41.

La moitié des amendes prononcées, en vertu de la présente loi, forme un fonds commun qui est distribué, tous les ans, dans les proportions déterminées par l'Administration, entre les divers agents mentionnés aux paragraphes 1er et 3 de l'article 49 ci-après, qui auront concouru à son exécution.

L'autre moitié des amendes, et le total des frais de réparations réglés en vertu de l'article 33 ci-dessus, sont versés à la caisse du receveur général, au compte du Trésor public, si la contravention ou le dommage concerne une route royale, et au compte du département si la contravention ou le dommage concerne une route départementale.

TITRE IV.

Formes de procédure.

Art. 42.

Les contraventions constatées par procès-verbaux, à l'ex-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 39.

Comme au projet.

Art. 40.

Comme au projet.

Art. 41.

Comme au projet.

TITRE IV.

Formes de procédure.

Art. 42.

Comme au projet.

ception des cas prévus aux art. 24, 25, 26, 27, 33, § 2, 35, 36 et 37 ci-dessus, qui sont de la compétence des tribunaux ordinaires, sont jugées par le conseil de préfecture du département où le procès-verbal a été dressé.

Art. 43.

Les procès-verbaux doivent être enregistrés dans les quarante-huit heures de leur date ou de leur affirmation, à peine de nullité.

Ils sont enregistrés *gratis* et ne sont pas assujettis au timbre.

Ceux qui ont été rédigés par les agents mentionnés aux paragraphes 1er et 3e de l'art. 49 ci-après, doivent être affirmés, dans les quarante-huit heures, à peine de nullité, devant le juge de paix du canton, ou devant le maire de la commune, soit de la constatation de la contravention ou du dommage, soit du domicile de l'agent qui a verbalisé.

Art. 44.

Le procès-verbal est adressé, dans les quarante-huit heures de l'enregistrement, au sous-préfet de l'arrondissement.

Le sous-préfet le transmet, dans les deux jours de sa réception, au préfet, s'il s'agit d'une contravention de la compétence des conseils de préfecture, ou au procureur du Roi, s'il s'agit d'une contravention de la compétence des tribunaux ordinaires.

Art. 45.

Copie du procès-verbal, ainsi que de l'affirmation, s'il y a lieu, et de l'enregistrement, est adressée, par le préfet, au prévenu de contravention.

Cette copie est notifiée, par la voie administrative, au domicile du prévenu.

Art. 46.

Indépendamment de la copie à notifier, en exécution de

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 43.

Comme au projet.

Art. 44.

Comme au projet.

Art. 45.

Comme au projet.

Art. 46.

Comme au projet.

l'article précédent, tout prévenu peut exiger de l'agent qui a constaté la contravention, qu'il lui délivre gratuitement une copie du procès-verbal.

Art. 47.

Le prévenu est tenu de produire, dans le délai de quarante jours, ses moyens de défense devant le conseil de préfecture.

Ce délai court à compter de la date de la notification du procès-verbal.

A l'expiration du délai fixé, le conseil de préfecture prononce, quand même les moyens de défense n'auraient pas été produits.

Son arrêté est notifié, dans la forme administrative, avant toute exécution.

L'opposition au jugement rendu n'est pas admise.

Art. 48.

Le recours au conseil d'État, contre l'arrêt du conseil de préfecture, doit être formé dans le délai de trois mois, à compter de la date de la notification.

Il peut avoir lieu sur simple mémoire sans l'intervention d'un avocat ou conseil.

Art. 49.

Sont spécialement chargés de constater les contraventions prévues par la présente loi, les conducteurs et autres employés des ponts et-chaussées, commissionnés, à cet effet, par l'Administration générale; les préposés au pesage des voitures, les vérificateurs des poids et mesures, les employés des contributions indirectes et les employés des octrois ayant droit de verbaliser.

Peuvent également constater toute contravention, les maires et adjoints, les commissaires de police, les ingénieurs des ponts-et-chaussées, les commissaires-voyers des routes royales et départementales désignés par le préfet, les officiers et sous-officiers de gendarmerie.

Les gendarmes constatent les contraventions concernant

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 47.

1er, 2e, 3e et 4e paragraphes, comme au projet.

L'opposition, *à l'arrêté*, n'est pas admise.

Art. 48.

Comme au projet.

Art. 49.

Comme au projet.

le nombre des voyageurs, le mode de conduite des voitures, le mode d'enrayage, la police des cochers et relais, ainsi que les contraventions aux articles 12, 13, 22, 25, 26, 27, 30, 32, 35, 36 et 37 ci-dessus.

Les dommages prévus à l'article 33 sont constatés par les ingénieurs, conducteurs et autres employés des ponts-et-chaussées, commissionnés, comme il est réglé au premier paragraphe du présent article, ainsi que par les préposés au pesage des voitures, sans préjudice du droit réservé à tous les agents mentionnés au présent article, de dresser procès-verbal du fait de dégradation qui aurait lieu en leur présence.

Les procès-verbaux dressés en vertu du présent article font foi jusqu'à preuve contraire.

Art. 50.

L'action publique, à raison des contraventions de la compétence des conseils de préfecture, se prescrit par trois mois, à compter de la date du procès-verbal constatant la contravention.

Art. 51.

Les amendes prononcées se prescrivent par une année, à compter de la date de l'arrêté du conseil de préfecture, ou, en cas de pourvoi, à compter de l'ordonnance du Roi, en son conseil d'État.

TITRE V.

Dispositions transitoires et finales.

Art. 52.

Les articles 1, 2 et 3 de la présente loi ne seront obligatoires que deux ans après la promulgation.

L'article 25 ne sera obligatoire que trois mois après cette promulgation.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 50.

Comme au projet.

Art. 51.

Comme au projet.

TITRE V.

Dispositions transitoires et finales.

Art. 52.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 53.

Sont et demeurent abrogés la loi du 29 floréal an x (19 mai 1802), relative à la police du roulage; celle du 7 ventose an xii (27 février 1804); le décret du 23 juin 1806; les dispositions du paragraphe 4 de l'article 475 du Code pénal, relatives à la solidité, au poids, au mode de chargement des voitures publiques, au nombre et à la sûreté des voyageurs, ainsi que toutes autres dispositions contraires à celles de la présente loi.

Néanmoins, les dispositions des lois et décrets actuellement en vigueur, relatives à la largeur des bandes des roues, ainsi qu'au poids des voitures, continueront d'être appliquées à toutes les voitures dont les propriétaires ne se conformeraient pas, avant l'expiration du délai fixé par le premier paragraphe de l'article précédent, aux conditions déterminées par la présente loi.

Comme au projet.

(N° 240.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RÉSOLUTION

DE LA CHAMBRE

Sur les projets de loi d'intérêt local relatifs à des impositions extraordinaires, pour les départements de la Dordogne, *du* Nord *et la ville de* Caen *(Calvados), et à un emprunt pour la ville de* Chartres,

Adopté le 21 Mai 1838.

DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE.

Article unique.

Le département de la Dordogne est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa dernière session, à s'imposer extraordinairement, pendant cinq années consécutives, à partir du 1er janvier 1839, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition sera consacré exclusivement au service des routes départementales.

DÉPARTEMENT DU NORD.

Article premier.

Il sera pourvu au paiement des dépenses votées par le Conseil général, dans la deuxième section du budget facultatif du département du Nord (exercice 1838), pour la construction des nouvelles routes départementales, jusqu'à concurrence de la somme de 121,290 fr. 51 c., excédant les ressources affectées à cette section.

Art. 2.

D'après le vœu exprimé par le Conseil général dans sa délibération du 7 septembre 1837, cette somme sera prélevée sur le produit de l'imposition de 5 centimes spéciaux affectée dans le budget de 1838, en vertu de la loi du 21 mai 1836, comme subvention aux chemins vicinaux de grande communication.

Art. 3.

Le département du Nord est autorisé à s'imposer, en 1839, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, à l'effet de restituer la somme prélevée sur le fonds des chemins vicinaux; le restant du produit de cette contribution sera affecté à la construction des routes départementales en 1839.

VILLE DE CAEN.

Article premier.

La ville de Caen (Calvados) est autorisée à s'imposer, pendant dix années, à partir de 1839, au

marc le franc de ses quatre contributions directes, 12 centimes extraordinaires, dont le produit sera affecté, jusqu'à concurrence de 300,000 fr., au paiement de partie de la subvention de 700,000 fr. votée par cette ville pour concourir à l'ouverture d'un canal maritime de Caen à la mer, et, pour le surplus, au remboursement de l'emprunt dont il s'agit ci-après.

Art. 2.

La même ville est autorisée à emprunter, avec publicité et concurrence, à un taux d'intérêt annuel qui ne pourra dépasser 5 pour cent, ou directement de la Caisse des dépôts et consignations, au taux de 4 et demi pour cent au plus, une somme de 300,000 fr., affectée spécialement au paiement de la subvention précitée, dont le solde sera prélevé sur les fonds libres de la caisse municipale.

Cet emprunt sera remboursé dans un délai de dix années, tant au moyen du produit des dernières annuités de l'imposition extraordinaire qui fait l'objet de l'article précédent, qu'au moyen des revenus ordinaires de la ville.

VILLE DE CHARTRES.

Article premier.

La ville de Chartres (Eure-et-Loir) est autorisée à emprunter, avec publicité et concurrence, à un taux annuel d'intérêts qui ne pourra dépasser 4 et demi pour cent, une somme de 90,000 fr. pour payer sa portion contributive dans les frais d'agrandissement du quartier de cavalerie dit de

Saint-Père. Néanmoins la ville est autorisée à traiter de gré à gré avec la Caisse des dépôts et consignations à un intérêt moins élevé.

Art. 2.

Le remboursement de cet emprunt aura lieu, au moyen des revenus ordinaires de la ville, dans un délai de douze années, à partir de 1839, et dans les proportions fixées par la délibération du conseil municipal, en date du 19 novembre 1837.

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RÉSOLUTION

DE LA CHAMBRE

Sur le projet de loi sur le Sel.

Adopté le 22 Mai 1838.

Article premier.

Le sel est classé parmi les substances minérales auxquelles les articles 1 et 2 de la loi du 21 avril 1810 donnent la qualification de mine.

Est considéré comme mine tout gîte existant dans le sein de la terre ou à sa surface, dans lequel le sel se présente, soit pur, soit mélangé avec d'autres matières, soit dissous dans l'eau.

Art. 2.

Nulle concession de mines de sel ne pourra excéder vingt kilomètres carrés.

Art. 3.

Les concessionnaires de mines de sel et les fabricants de sel seront tenus 1° de faire, avant toute

exploitation ou fabrication, la déclaration prescrite par l'art. 51 de la loi du 24 avril 1806; 2° de fabriquer au minimum et annuellement, une quantité de 500,000 kilogrammes de sels pour être livrés à la consommation intérieure et assujettis à l'impôt.

Toutefois, une ordonnance royale pourra, dans des circonstances particulières, autoriser la fabrication au-dessous du minimum. Cette autorisation pourra toujours être retirée.

Des réglements d'administration publique détermineront, dans l'intérêt de l'impôt, les conditions auxquelles l'exploitation et la fabrication seront soumises, ainsi que le mode de surveillance à exercer.

Les dispositions du présent article sont applicables aux exploitations ou fabriques actuellement existantes.

Art. 4.

Tout concessionnaire ou fabricant qui voudra cesser d'exploiter ou de fabriquer, est tenu d'en faire la déclaration au moins un mois d'avance.

Le droit de consommation sur les sels extraits ou fabriqués, qui seraient encore en la possession du concessionnaire ou du fabricant, un mois après la cessation de l'exploitation ou de la fabrication, sera exigible immédiatement.

L'exploitation ou la fabrication ne pourront être reprises qu'après un nouvel accomplissement des obligations mentionnées en l'art. 3.

Art. 5.

Toute exploitation ou fabrication de sel entreprise avant l'accomplissement des formalités prescrites par l'art. 3, sera frappée d'interdiction par

voie administrative; le tout sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées en l'art. 8.

Les arrêtés d'interdiction rendus par les préfets seront exécutoires par provision, nonobstant tout recours de droit.

Art. 6.

Tout exploitant ou fabricant de sel dont les produits n'auront pas atteint le minimum déterminé par l'art. 3. sera passible d'une amende égale au droit qui aurait été perçu sur les quantités de sel manquant pour atteindre le minimum.

Art. 7.

L'enlèvement et le transport des eaux salées et des matières salifères, sont interdits pour toute destination autre que celle d'une fabrique régulièrement autorisée, sauf l'exception portée en l'article 10.

Des réglements d'administration publique détermineront les formalités à observer pour l'enlèvement et la circulation.

Art. 8.

Toute contravention aux dispositions des art. 3, 4, 5 et 7, et des ordonnances qui en régleront l'application, sera punie de la confiscation des eaux salées, matières salifères, sels fabriqués, ustensiles de fabrication, moyens de transport, d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs, et, dans tous les cas, du paiement du double droit sur le sel pur, mélangé ou dissous dans l'eau, fabriqué, transporté ou soustrait à la surveillance.

En cas de récidive, le maximum de l'amende

sera prononcé. L'amende pourra même être portée jusqu'au double.

Art. 9.

Les dispositions des art. 3, 4, 5, 6, 7 et 8, sont applicables aux établissements de produits chimiques dans lesquels il se produit en même temps du sel marin.

Art. 10.

L'enlèvement, le transport et l'emploi en franchise ou avec modération de droits, du sel de toute origine, des eaux salées ou des matières salifères, à destination des exploitations agricoles et manufacturières, et de la salaison, soit en mer, soit à terre, des poissons de toute sorte, pourront être autorisés par des réglements d'administration publique.

Art. 11.

Toute infraction aux conditions sous lesquelles la franchise ou la modération de droits aura été accordée en vertu de l'article précédent, sera punie de l'amende prononcée par l'article 8, et, en outre, du paiement du double droit sur toute quantité de sel pur ou contenu dans les eaux salées, et les matières salifères qui aura été détournée en fraude.

La disposition précédente est applicable aux quantités de sel que représenteront, d'après les allocations qui auront été déterminées, les salaisons à l'égard desquelles il aura été contrevenu aux réglements.

Quant aux salaisons qui jouissent du droit d'employer le sel étranger, le double droit à payer pour amende, sera calculé à raison de 60 fr. pour 100 kilogrammes sans remise.

Les fabriques ou établissements, ainsi que les salaisons en mer ou à terre, jouissant déjà de la franchise, sont également soumis aux dispositions du présent article.

Art. 12.

Les contraventions prévues par la présente loi seront poursuivies devant les tribunaux de police correctionnelle, à la requête des administrations des douanes et des contributions indirectes.

Art. 13.

Avant le 1er janvier 1839, une ordonnance royale réglera la remise accordée à titre de déchet, en raison des lieux de production, et après des expériences qui auront constaté la déperdition réelle des sels, sans que, dans aucun cas, cette remise puisse excéder 5 pour 100.

Il n'est rien changé aux autres dispositions des lois et réglements relatifs à l'exploitation des marais salants.

Art. 14.

Jusqu'au 1er janvier 1849, des ordonnances royales régleront :

1°. L'exploitation des petites salines des côtes de la Manche ;

2°. Les allocations et franchises sur le sel dit de troque, dans les départements du Morbihan et de la Loire-Inférieure.

A cette époque toutes les ordonnances rendues, en vertu du présent article, cesseront d'être exécutoires, et toutes les salines seront soumises aux prescriptions de la présente loi.

Art. 15.

Les salines, salins et marais salants seront cotisés à la contribution foncière, conformément au décret du 15 octobre 1810, savoir : les bâtiments qui en dépendent, d'après leur valeur locative, et les terrains et emplacements, sur le pied des meilleures terres labourables.

La somme dont les salines, salins et marais salants auront été dégrévés par suite de cette cotisation, sera reportée sur l'ensemble de chacun des départements où ces propriétés sont situées.

Art. 16.

Les clauses et conditions du traité consenti entre le Ministre des finances et la Compagnie des salines et mines de sel de l'Est, pour la résiliation du bail passé le 31 octobre 1825, sont et demeurent approuvées. Ce traité restera annexé à la présente loi.

Le Ministre des finances est autorisé à effectuer les paiements ou restitutions qui devront être opérés pour l'exécution du dit traité.

Il sera tenu un compte spécial où les dépenses seront successivement portées ainsi que les recouvrements qui seront opérés jusqu'aux termes de l'exploitation.

Il est ouvert au Ministre des finances, sur l'exercice 1839, un crédit de 5 millions, montant présumé de l'excédant de dépense qui pourra résulter de cette liquidation, dont le compte sera présenté aux Chambres.

Art. 17.

Les dispositions de la présente loi, qui pour-

raient porter atteinte aux droits de la concession faite au domaine de l'État, en exécution de la loi du 6 avril 1825, n'auront effet, dans les départements dénommés en la dite loi, qu'après le 1er octobre 1839.

Jusqu'à cette époque, les lois et réglements existants continueront à recevoir leur application dans les dits départements.

N° 241

(N° 242.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à autoriser l'établissement d'un Chemin de Fer de Paris à Orléans,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Séance du 26 Mai 1838.

MESSIEURS,

Le chemin de fer de Paris à Orléans était au nombre de ceux dont nous avions pensé d'abord qu'il convenait de confier l'exécution à l'État. Tel était le but de l'un des articles du projet de loi qui vous a été présenté le 15 février dernier, et auquel vous n'avez pas jugé convenable d'accorder votre assentiment.

Dès l'origine de la discussion du projet de loi,

nous avons manifesté l'intention d'abandonner ce chemin aux soins de l'industrie privée : nous venons aujourd'hui réaliser cette intention.

Il serait superflu sans doute, de décrire les différentes lignes qui ont été étudiées ou proposées, pour unir Paris et Orléans, ni de nous arrêter longtemps sur les raisons de préférence qui nous ont déterminés pour celle dont nous avons fait choix. L'exposé des motifs qui vous a été déjà présenté, renferme à cet égard tous les détails propres à éclairer la question. Il nous suffira de dire que la ligne que nous proposons d'entreprendre, prend son origine au point désigné par la chambre de commerce et le conseil municipal de Paris, qu'elle aboutit à Orléans après avoir passé par Etampes, de toutes les localités intermédiaires la plus considérable et la plus importante ; que son développement est de 114,000 mètres, c'est-à-dire plus court que celui de la voie de terre ; que les pentes en sont très-douces, qu'enfin elle offre des alignements droits sur plus de 95,000 mètres. Enoncer de pareilles circonstances, c'est assurément offrir la meilleure justification du tracé que nous avons adopté.

Il était facile de présumer qu'un chemin qui satisfaisait aussi bien aux conditions qui doivent présider au tracé des voies de fer, offrirait un véritable appât à la spéculation. Aussi, Messieurs, indépendamment des Compagnies qui se sont livrées à des études sur le terrain, d'autres encore sont venues solliciter la concession de cette entreprise.

Le système de l'adjudication publique aurait, sans doute, tranché la difficulté de la position où nous nous trouvions placés ; mais convenait-il de livrer aux chances d'un concours la désignation

d'un concessionnaire dans une opération de cette importance? convenait-il de s'exposer à la voir tomber dans la main d'un spéculateur qui, par rivalité ou par imprudence, aurait consenti un rabais qui pourrait préparer sa ruine? Convenait-il de courir un pareil hasard, lorsque nous étions sûrs à l'avance, en accueillant l'offre que nous vous proposons d'accepter, d'assurer le succès de l'entreprise? Nous ne l'avons pas pensé, Messieurs.

La Compagnie du chemin d'Orléans, obéissant aux mêmes vues de prudence qui avaient guidé la Compagnie du chemin de fer au Hâvre, a demandé également qu'aucune autre ligne de fer de Paris à Orléans, et aux points intermédiaires desservis par le chemin qui lui est concédé, ne pût être autorisée qu'après un délai de vingt-cinq ans, à dater de la promulgation de la loi. Nous n'avons pas cru devoir repousser le vœu qu'elle exprimait, et nous avons fait de la disposition qu'elle réclamait l'objet spécial d'un article du projet de loi.

Vous voudrez bien remarquer, Messieurs, que le délai de vingt-cinq ans correspond à un laps de vingt ans au delà du temps fixé pour l'exécution des travaux.

La durée de la jouissance a été fixée à soixante-dix ans; les autres clauses et conditions du cahier des charges, sont conformes à celles que vous avez déja plusieurs fois consacrées par des votes antérieurs.

Voici, Messieurs, la teneur du projet de loi.

PROJET DE LOI *.

Article premier.

L'offre faite par les sieurs Casimir Leconte et Compagnie, d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Orléans par Etampes est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge des sieurs Casimir Leconte et Compagnie, stipulées dans le cahier des charges arrêté le 26 mai 1838, par le Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté le même jour par les sieurs Casimir Leconte et Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier des charges restera annexé à la présente loi.

Art. 2.

Aucune autre ligne de chemin de fer soit de Paris à Orléans, soit de Paris aux points intermédiaires entre Paris et Orléans, desservis par la ligne concédée à la Compagnie, ne pourra être autorisée avant l'expiration d'un délai de 25 ans, à dater de la promulgation de la présente loi.

* M. Legrand, conseiller d'État, chargé d'en soutenir la discussion.

Art. 3.

Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions, ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de la construction du chemin de fer de Paris à Orléans, par Etampes, avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée conformément à l'article 37 du Code de commerce.

Art. 4.

Des réglements d'administration publique rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires.

Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

CAHIER DE CHARGES

POUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Orléans, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer partira du boulevart de l'Hôpital à Paris, entre la place Walhubert et le pont de Bièvre; il passera près d'Ivry et de Vitry, le long du port de Choisy-le-Roi et derrière le village d'Ablon; il traversera la rivière d'Orge à son confluent dans la Seine, passera au-dessous de Juvisy, à droite de Savigny et près du Perray, et atteindra Saint-Michel. De Saint-Michel, le tracé se portera sur Etrechy, en passant à droite de Marolles et près de Lardy et de Chamarande, et arrivera au faubourg Saint-Pierre de la ville d'Etampes.

De là, il continuera à suivre la vallée de la Juine, passera

à Ormoy, à gauche de Saclas, et arrivera à la hauteur de Mereville, en se dirigeant au pied du coteau de la rive droite de la Juine, en passant à gauche du hameau de la vallée-nord, en suivant le chemin rural qui sépare les parcs fermés de Mereville, passera à droite d'Autruy, et arrivera près d'Alainville sur le plateau de la Beauce, d'où il se dirigera sur la ville d'Orléans, en passant sur le territoire des communes de Faroville, Bazoches, Achères et Ambert.

Le maximum des pentes et rampes du chemin de fer n'excédera pas trois millimètres (0,003) par mètre.

Art. 3.

A dater de l'homologation de la présente concession, la Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, de quatre mois en quatre mois et par section de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Orléans d'après les indications de l'article précédent; elle indiquera, sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que des lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

Elle sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pentes indiqués dans l'article précédent; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

Art. 5.

La largeur du chemin de fer en couronne est fixée pour

deux voies à huit mètres trente centimètres (8 m. 30 c.), dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre cent. (1^{m}, 44) au moins.

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1^{m}, 80), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1^{m}, 50) dans les parties en levées, et à un mètre (1^{m}) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 6.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes, dont le rayon minimum est fixé à mille mètres (1000^{m}), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 7.

La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive, sera moyennement de dix mille mètres (10,000^{m}). Ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies : leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200^{m}) au moins.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux station-

nements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration après enquête préalable.

Art. 8.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration supérieure, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m) pour la route départementale, et de cinq mètres (5 m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clé, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7m,40), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0m, 80) au moins.

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8m) pour la route royale, à sept mètres (7m) pour la route départementale, et à cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7m, 40), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m, 30).

Art. 11.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie, et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9.

Quant à l'ouverture du débouché, et à la hauteur sous clé au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 12.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

Art. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 15.

Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particu-

liers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0m,03). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien payé par la Compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront sept mètres quarante centimètres (7^{m}, 40) de largeur, entre les pieds droits, au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5^{m}, 50) de hauteur sous clé, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^{m}, 30).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts, présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

Art. 19.

Les puits d'airage, et de construction des souterrains, ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m.) de hauteur.

Art. 20.

La Compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront nécessairement en pierre de taille.

Art. 21.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières, par des murs ou des haies ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer, auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

Les barrières, fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 22.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 7 juillet 1833.

Art. 23.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Art. 24.

Les indemnités, pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modifications ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 25.

Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet

d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

Art. 26.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties de chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 27.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges.

Une expédition duement certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

Art. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin de fer et de ses dépendances, sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et

d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien, et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'Administration, et aux frais de la Compagnie concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance, et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la Compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 30.

La Compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par devant l'Administration, de la constitution d'un fonds social de vingt millions de francs (20,000,000) au moins et de la réalisation, en espèces, d'une somme égale au dixième de ce fonds social.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et, si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait

lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la Compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 31.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer, dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année de la concession, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente

concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins, dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 33.

Des réglements d'Administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34.

Les machines locomotives, employées aux transports sur le chemin de fer, devront consumer leur fumée.

Art. 35.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire, par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de soixante-dix années, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie, qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne · ainsi, tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes, payera comme deux cents kilogrammes, etc.

A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de huit lieues à l'heure au moins, pour les trains de voyageurs payant le maximum du prix fixé par le tarif.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles elle pourra régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures, n'excédera pas le dixième du nombre total des places du convoi.

Suit le Tarif.

	TARIF.	PRIX DE Péage.	Trans-port.	TOTAL.
	Par tête et par kilomètre..	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs; non compris l'impôt dû au Trésor sur le prix des places.	Voitures couvertes et fermées à glaces, suspendues sur ressorts (1re classe).	0,05	0,025	0,075
	Voitures découvertes mais suspendues sur ressorts (2e classe)...............	0,03	0,02	0,05
Bestiaux....	Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bête de trait.................	0,055	0,045	0,10
	Veaux et porcs........... Moutons, brebis, chèvres..	0,015	0,015	0,03
Houille par tonne et par kilomètre.....		0,05	0,04	0,09
Marchandises par tonne et par kilomètre	1re Classe.—Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0,07	0,05	0,12
	2e Classe.—Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,08	0,06	0,14

	TARIF.	PRIX DE péage.	transport.	TOTAL
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Suite des marchandises par tonne et par kilomètre....	3e Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés....	0,095	0,065	0,16
Objets divers par tonne et par kilom.	Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulé).	0,10	0,06	0,16
	Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.....	0,07	0,05	0,12
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.			

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de six mois au moins.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 36.

Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

Art. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Art. 38.

Les droits de péage, et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes;

2°. A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, peserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, peseraient plus de huit mille kilogrammes.

Art. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes;

2°. A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnoyés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3°. Et, en général, à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilog. à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature, quoiqu'emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix des transports seront librement débattus avec la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0f 40).

Art. 40.

Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 41.

Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand et fermant à clé, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

Art. 42.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement, et d'entrepôt dans les gares et magasins de la Compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 43.

A l'expiration de chaque période de quinze années, à dater de l'achèvement des travaux, le tarif sera révisé, et, si le dividende moyen des quinze dernières années a excédé 10 pour 100 du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Art. 44.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relevera les dividendes distribués aux actionnaires pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les deux plus faibles dividendes, et l'on établira le dividende moyen des cinq autres années.

Il sera, en outre, ajouté à ce dividende moyen le tiers de son montant si le rachat a lieu dans la première période de quinze années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes.

Le dividende moyen accru, ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant cha-

cune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Art. 45.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances, et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de garde et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers, non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Art. 46.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la Compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées ; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la

construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 47.

Toute exécution, ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 48.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Paris à Orléans, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Orléans. Cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin, à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Art. 49.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de

la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 50.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 51.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer, et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 52.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Paris.

En cas de non désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non-élection de domicile à Paris par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine.

Art. 53.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie concessionnaire et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil

de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

Art. 54.

Avant la présentation de la loi destinée à homologuer, s'il y a lieu, la présente concession, la Compagnie déposera une somme de un million de francs (1,000,000 fr.), soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du Trésor, avec transfert au nom de la Caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans le mois qui suivra la promulgation de la loi, la Compagnie s'engage à porter à deux millions de francs (2,000,000 fr.) le dépôt par elle effectué; dans le cas où elle ne satisferait pas à cette condition, elle sera déchue de fait et de plein droit de la présente concession, et la première somme de un million de francs déposée restera acquise au Trésor public.

La somme de deux millions de francs (2,000,000 fr.) déposée, ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 30.

Art. 55.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 56.

La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

Proposé à l'approbation de M. le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Paris, le 26 mai 1838.

Le Conseiller d'État, Directeur général des Ponts-et-Chaussés et des Mines,

Signé LEGRAND.

Approuvé, Paris, le 26 mai 1838.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé, N. MARTIN (du Nord).

Accepté le présent cahier de charges dans toute sa teneur, sous les autres clauses et réserves énoncées au projet de loi.

Paris, le 26 mai 1838.

Signés CASIMIR LECONTE et Comp^e^.

N° 243.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant a autoriser l'établissement d'un Chemin de Fer de Paris à Rouen, au Hâvre et à Dieppe, avec Embranchement sur Elbeuf et Louviers,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Séance du 26 Mai 1838.

MESSIEURS,

Dans la séance du 15 février nous avons présenté à votre délibération un projet de loi qui avait pour but l'exécution, aux frais de l'État, dans un temps plus ou moins long, d'un certain nombre de lignes de fer destinées à réunir la capitale avec nos principales frontières. Nous pensions que, parmi ces voies nouvelles, qui doivent exercer une si grande influence sur l'avenir politique, industriel et com-

mercial de la France, il en était quelques-unes que le Gouvernement devait retenir dans sa main; il nous avait paru, d'ailleurs, qu'en appelant l'État, c'est-à-dire la grande association du pays, à entreprendre les lignes qui touchaient le plus vivement aux intérêts généraux du royaume, et en abandonnant à l'industrie particulière celles qui n'offraient pas une importance du même ordre, il nous avait paru, disons-nous, qu'on arriverait plus sûrement au grand résultat qu'il faut nous empresser d'atteindre, celui de doter la France d'un nouveau mode de communication que toutes les nations cherchent aujourd'hui à s'approprier.

Nous n'avons pas besoin de vous retracer les débats récents qui ont eu lieu dans cette enceinte. Vous avez jugé à propos de ne pas agréer nos propositions, et la majorité d'entre vous a pensé qu'il fallait confier ces grandes entreprises à l'industrie particulière, toutes les fois que des Compagnies solvables s'offraient à en courir les chances et à en payer les frais.

Quelles que soient, à cet égard, nos convictions, Messieurs, nous croyons que ce que commande, avant tout, l'intérêt du pays, c'est que les chemins de fer s'exécutent, c'est qu'au milieu du mouvement général qui agite toutes les nations, la France ne reste pas en arrière, et, dominés surtout par cette pensée, nous n'hésitons pas à céder au vœu qui a semblé le plus généralement ressortir de vos délibérations.

Le chemin de fer de Paris à Rouen et au Hâvre est assurément l'un de ceux dont l'entreprise appelle le plus vivement la sollicitude du Gouvernement et celle des Chambres; dès l'année 1835, un projet de loi a été présenté pour en assurer l'exé-

cution : la session de cette époque a été close sans qu'il ait pu devenir l'objet d'un rapport.

L'année dernière, un nouveau projet de loi a été soumis à vos délibérations; mais, comme dans la session précédente, il est resté sans résultat.

Le projet présenté dans la session actuelle n'a pas eu d'issue plus heureuse.

Quoi qu'il en soit, Messieurs, en 1835, en 1837 et en 1838, nous n'avons jamais hésité à faire connaître la préférence que le Gouvernement devait attacher à celle des deux directions qu'il est possible de suivre pour unir Paris avec la mer, en passant par la ville de Rouen. La ligne dite des *plateaux* est toujours celle qui nous a paru réunir en sa faveur la plus grande masse d'intérêts généraux, et satisfaire le mieux aux vues d'avenir qu'il est impossible de négliger dans des questions d'un ordre aussi élevé. Le doute, s'il pouvait en exister encore à cet égard, devait complétement disparaître quand nous avons vu une Compagnie puissante, composée des personnes les plus notables par leur position sociale, leurs moyens financiers bien connus et leur parfaite intelligence des intérêts économiques du pays, se présenter avec confiance pour exécuter à ses frais, risques et périls, cette vaste entreprise.

D'après le vote récent de la Chambre, nous n'avons pas dû hésiter, Messieurs, à donner les mains à cette offre, et à venir la présenter à votre acceptation.

Le vœu émis par votre Commission, qu'avant la présentation de la loi, les projets soient étudiés d'une manière suffisante pour donner une idée des frais de construction et des difficultés d'art à vaincre, est satisfait. Il est peu de questions qui aient

été éclairées par des études plus nombreuses et plus approfondies que celle du chemin de fer de Paris au Hâvre ; le terrain a été parcouru, exploré, nivelé dans tous les sens ; toutes les formes en sont parfaitement bien connues, et l'on peut, dès ce moment assigner, avec une précision presque mathématique, le tracé définitif des travaux.

Le Gouvernement en avait évalué la dépense à 75 millions; mais cette estimation ne comprenait pas l'embranchement sur Dieppe; la Compagnie qui rattache cet embranchement à sa spéculation, se propose d'élever son fonds social à 90 millions.

Toutefois, Messieurs, il ne nous a pas été possible de donner suite à une autre demande de votre Commission et d'après laquelle les statuts de la Compagnie auraient dû être arrêtés et approuvés par le conseil d'État, avant la présentation de la loi. Indépendamment des délais qu'aurait exigé l'accomplissement de cette condition, et qui auraient nécessairement ajourné à la session prochaine une décision qui ne peut être prise trop tôt, nous remarquerons, Messieurs, qu'en l'état des choses, le conseil d'État ne délibère que sur les statuts de Compagnies dont l'existence est légale, et qui sont pourvues d'un titre émané, soit du pouvoir législatif, soit du pouvoir exécutif, suivant que l'objet de sa spéculation appartient au domaine de la loi ou à celui de l'ordonnance. Il ne conviendrait pas de saisir cette assemblée d'une foule de projets de statuts qui pourraient n'avoir aucune suite, et il est véritablement nécessaire que le principe même de l'opération soit accepté et déclaré par l'autorité compétente, avant d'arrêter les détails de l'organisation de la Compagnie qui devra le réaliser.

Nous ajouterons, Messieurs, qu'il serait préférable de déterminer, soit par la loi, soit par un réglement d'administration publique, quelques conditions générales auxquelles les Compagnies sauraient à l'avance qu'elles devraient se soumettre ; c'est ce que nous vous avons proposé de faire pour les sociétés en commandite, c'est ce qu'il est également possible de faire pour les sociétés anonymes.

Au surplus, Messieurs, le projet de loi que nous vous présentons renferme un article par lequel toute négociation d'actions ou même de promesse d'actions est interdite tant que la Compagnie ne sera pas définitivement constituée en société anonyme. Ainsi la Compagnie ne s'organisera que sous la tutelle et le contrôle du conseil d'État.

Les clauses du cahier des charges sont généralement celles qui, plus d'une fois déjà, ont reçu votre assentiment.

La Compagnie a demandé qu'on lui permit de ne poser d'abord qu'une voie de fer sur les embranchements de Louviers, d'Elbœuf, de Dieppe, et sur la partie qui doit s'étendre de Rouen au Hâvre; mais les terrains doivent être achetés et les ouvrages d'art exécutés dès le principe pour deux voies. La Compagnie aura l'obligation de poser la seconde voie dès que la nécessité en sera déclarée par une ordonnance royale. Nous avons pensé, Messieurs, que de pareilles dispositions pouvaient être acceptées sans le moindre inconvénient.

Le chemin de fer du Hâvre se dirige de Paris sur Pontoise. Cette direction est aussi celle que nous avons adoptée pour le chemin de Paris à la frontière du Nord. Nous avons stipulé pour le cas de l'exécution de ce dernier chemin, soit par une

Compagnie, soit par le Gouvernement, nous avons stipulé, dis-je, la faculté ou d'exploiter la partie commune à frais et profits communs, sauf paiement de la moitié du capital de premier établissement de cette partie commune et de son matériel, ou de réduire à moitié les droits de péage pour les voitures, wagons, machines qui se dirigeraient vers les lieux situés au delà du point d'embranchement ou qui viendraient de ces même lieux. Vous applaudirez, Messieurs, à une disposition qui a pour but d'écarter des obstacles qui auraient pu rendre plus difficile une entreprise dont la réalisation est si désirable.

Le tarif pour la houille a été fixé à 9 centimes par poids de 1,000 kilogrammes et par distance d'un kilomètre.

Lorsque le chemin de fer de Paris au Hâvre sera mis en communication avec un autre chemin de fer aboutissant de Paris à l'une de nos frontières, les marchandises qui parcourront en transit la ligne entière, ne seront soumises qu'à ce même tarif de 9 centimes.

Enfin, Messieurs, vous remarquerez dans le même article, qui comprend le tarif, une disposition nouvelle d'une haute importance, et qu'il paraît nécessaire d'insérer désormais dans tous les actes de concession. Par cette disposition la Compagnie, qui a toujours la faculté d'abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par le cahier de charges, ne pourra les relever (toujours sans excéder ces limites) qu'au bout d'un délai de six mois au moins, et d'ailleurs elle devra opérer la perception des taxes indistinctement et sans aucune faveur. La Compagnie, en s'écartant de cette pres-

cription, s'exposerait nécessairement à des demandes de dommages et intérêts de la part de ceux qui auraient à souffrir des dérogations qu'elle se serait permises.

La Compagnie, Messieurs, a réclamé une clause spéciale sur laquelle nous devons appeler votre attention et que nous avons même cru devoir placer dans la loi même, afin de la mettre plus en saillie. L'art. 47 du cahier des charges exclut toute demande d'indemnité de la part de la Compagnie dans le cas où le Gouvernement autoriserait l'exécution d'une route, d'un canal, d'un chemin de fer, ou de travaux de navigation qui pourraient faire concurrence avec la communication nouvelle entreprise aux frais de la Compagnie. C'est là le droit commun, et le Gouvernement a dû le maintenir; mais en même temps on conçoit qu'il serait impossible d'engager d'énormes capitaux dans une opération aussi vaste que celle dont il s'agit, si le lendemain du jour où la loi aura été rendue, on pouvait craindre de voir surgir subitement une entreprise qui chercherait à s'approprier les profits sur lesquels on a dû légitimement compter. Si la Compagnie eût persisté à réclamer une garantie indéfinie, le Gouvernement l'aurait refusée : l'octroi d'une pareille condition lui aurait paru exorbitant; mais lorsqu'à la suite de plusieurs conférences, la Compagnie s'est bornée définitivement à demander que le droit à autoriser de nouvelles lignes de chemin de fer, soit entre Paris et Rouen, soit entre les points intermédiaires entre Paris et Rouen, desservis par le chemin qui lui est concédé, ne restât suspendu que pendant un délai déterminé, à partir de la promulgation de la loi, alors,

Messieurs, nous n'avons aperçu dans cette demande qu'un vœu commandé par la prudence, et nous avons cru devoir l'accueillir.

La concurrence, sans doute, doit être encouragée, mais il faut cependant qu'elle ait ses bornes, et il est nécessaire d'offrir quelque sécurité aux capitaux, si l'on ne veut pas qu'ils se détournent des voies dans lesquelles il est si utile de les appeler. Vous jugerez sans doute, Messieurs, que cette condition est dictée par une sage prévoyance; elle fait l'objet de l'art. 2 du projet de loi. Le délai demandé est limité à vingt-huit ans; il correspond ainsi à une durée de vingt ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement de la ligne entière.

Nous vous ferons remarquer d'ailleurs, Messieurs, que cette clause existe dans la législation d'autres peuples chez lesquels l'industrie des chemins de fer a reçu une vive et heureuse impulsion : vous la trouverez écrite dans plusieurs chartes des États-Unis d'Amérique.

Il serait superflu d'entrer dans de plus amples détails; l'exposé des motifs, que nous avons apporté le 15 février dernier, contient sur, le chemin de fer de Paris au Hâvre, sur son utilité, sur son importance, sur la direction qu'il convient de lui assigner, des renseignements nombreux dont nous devons vous épargner la répétition. Le mode d'exécution est celui que vous avez préféré. La Compagnie qui doit se charger de l'opération se recommande par les noms seuls des personnes qui composent son conseil d'administration; et d'ailleurs, elle a déposé un cautionnement de 2,500,000 fr. qu'elle doit porter à 5 millions dans le mois qui

suivra la promulgation de la loi. Nous pensons, Messieurs, que cette entreprise se présente entourée de toutes les garanties et de toutes les conditions que vous pouvez désirer et nous venons vous demander de l'autoriser.

Voici la teneur du projet de loi.

PROJET DE LOI*.

Article premier.

L'offre faite par les sieurs Chouquet, Lebobe et Compagnie d'exécuter, à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Rouen, au Hâvre et à Dieppe, avec embranchement sur Elbeuf et Louviers, est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge des sieurs Chouquet et Lebobe et Compagnie, stipulées dans le cahier des charges arrêté le 26 mai 1838, par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté, le même jour, par les dits sieurs Chouquet, Lebobe et Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi.

Art. 2.

Aucun autre ligne de chemin de fer soit de Paris à Rouen, soit de Paris aux points intermédiaires entre Paris et Rouen, desservis par les lignes concédées à la Compagnie, ne pourra être autorisée

* M. Legrand, conseiller d'État, chargé de soutenir la discussion.

avant l'expiration d'un délai de vingt-huit ans, à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3.

Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de construction du chemin de fer de Paris à Rouen, au Hâvre et à Dieppe, avec embranchement sur Elbeuf et Louviers, avant de s'être constitués en société anonyme duement autorisée conformément à l'article 37 du Code de commerce.

Art. 4.

Des réglements d'administration publique rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent; les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge des concessionnaires.

Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

CAHIER DE CHARGES

POUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ROUEN,

AU HAVRE ET A DIEPPE,

AVEC EMBRANCHEMENT SUR

ELBEUF ET LOUVIERS.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de huit années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Rouen, au Hâvre et à Dieppe, avec embranchement sur Elbeuf et Louviers, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer partira du côté nord de la rue Lafayette, entre les rues du Faubourg-Saint-Denis et du Faubourg Poissonnière : il passera entre Saint-Denis et la Seine, s'élèvera au col de Pierrelaye par la vallée de Montmorency, passera à Pontoise, suivra la vallée de la Viosne,

passera à Chars, franchira le col de Boubiers et le contrefort de Reilly, passera à Gisors, Etrepagny, Charleval, remontera la vallée de l'Andelle jusqu'à Vascœuil, suivra la vallée de Ry jusqu'à Blainville d'où il passera dans la vallée de la Robec, pour arriver à Rouen au boulevart Beauvoisine : il se continuera ensuite sans interruption sur le Hâvre, en passant par la vallée de Deville, par le Houlme. Pavilly, Flamainville, Yvetot, près de Bolbec et par Harfleur.

De Charleval, une branche du chemin principal descendra par la vallée de l'Andelle, suivra la rive droite de la Seine, franchira le col de Tourville, traversera la Seine à Oissel et arrivera à Saint-Sever, faubourg de Rouen, sur le bord de la Seine.

Deux embranchements seront dirigés, l'un jusqu'à Louviers, l'autre jusqu'à Elbeuf.

Le tracé sur Dieppe se détachera de la ligne principale à Blainville, remontra la vallée de Ry, franchira le col d'Estouteville et desscendra à Dieppe par la vallée d'Arques, en passant à Bellencombre, le Grand-Torcy et Arques.

Le maximum des pentes et rampes du tracé, n'excédera pas trois millimètres et demi (0^m0035) par mètre, tant pour la ligne principale que pour les embranchements. Toutefois, entre Bolbec et le Hâvre, la pente de cinq millimètres (0^m005), pourra être admise.

Art. 3.

A dater de l'homologation de la présente concession, la Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, de quatre mois en quatre mois et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Rouen, au Hâvre et à Dieppe, avec embranchement sur Elbeuf et Louviers, d'après les indications de l'article précédent; elle indiquera, sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

Elle sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pente indiqués dans l'article précédent; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

Toutefois la Compagnie pourra d'abord ne poser qu'une seule voie sur les embranchements de Dieppe, de Louviers et d'Elbeuf, et sur la partie comprise entre Rouen et le Hâvre, mais les terrains seront achetés et les ouvrages d'art exécutés pour deux voies. La Compagnie sera tenue de poser la seconde voie dès que la nécessité en aura été déclarée par une ordonnance royale.

Art. 5.

La largeur du chemin de fer, en couronne, est fixée, pour deux voies, à huit mètres 30 centimètres (8^m 30^c) dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7^m 40^c) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1^m 44^c) au moins.

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1^m 80^c), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1^m 50^c) dans les parties en levées, et à un mètre (1^m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 6.

Les alignements devront se rattacher, suivant des courbes, dont le rayon minimum est fixé à mille mètres (1,000m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Toutefois, des courbes de huit cents mètres (800m) de rayon pourront être tolérées à Charleval, à l'entrée de la vallée de Deville et à Barentin.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 7.

La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive, sera moyennement de dix mille mètres (10,000m). Ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies: leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200m) au moins.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration après enquête préalable.

Art. 8.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration supérieure, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au dessus, soit au dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une

route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8m) pour la route royale, de sept mètres (7m) pour la route départementale et de cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clé, à partir de la chaussée de la route, sera de 5 mètres (5m) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7m 40c), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0m 80c) au moins.

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8m) pour la route royale, à sept mètres (7m) pour la route départementale, et à cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7m 40), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m, 30c).

Art. 11.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie, et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9.

Quant à l'ouverture du débouché, et à la hauteur sous clé au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 12.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux.

L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente en ce qui concerne les chemins vicinaux.

Art. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 15.

Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0^m,03^c). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien payé par la Compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses

frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18.

Les percées ou souterrains, dont l'exécution sera nécessaire, auront sept mètres quarante centimètres (7 m, 40 c) de largeur entre les pieds droits, au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m, 50 c) de hauteur sous clé, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m 30 c).

Si les terrains, dans lesquels les souterrains seront ouverts, présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

Art. 19.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m) de hauteur.

Art. 20.

La Compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront nécessairement en pierre de taille.

Art. 21.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer, auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

Les barrières fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 22.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisements et de stationnements, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de la loi du 7 juillet 1833.

Art. 23.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confè-

rent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'Etat: elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements, aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Art. 24.

Les indemnités, pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modifications ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 25.

Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

Art. 26.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration designera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties de chemin de fer, et y percevoir

les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 27.

Après l'achevement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges.

Une expédition duement certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

Art. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin de fer et de ses dépendances, sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien, et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'Administration, et aux frais de la Compagnie concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la Compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 29 *bis*.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places, et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 30.

La Compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par devant l'Administration, de la constitution d'un fonds social égal à la moitié au moins de la dépense présumée des travaux et de la réalisation, en espèces, d'une somme égale au dixième de ce fonds social.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et, si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, par ce seul fait, et sans

qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la Compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 31.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer, dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la sixième année de la concession, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvment des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette

seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins, dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 33.

Des réglements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34.

Les machines locomotives, employées aux transports sur le chemin de fer, devront consumer leur fumée.

Art. 35.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire, par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de quatre-vingts ans, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie, qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne ; ainsi, tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes, paiera comme deux cents kilogrammes, etc.

A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de huit lieues à l'heure, au moins, pour les trains de voyageurs payant le maximum du prix fixé par le tarif.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles elle pourra régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures, n'excédera pas le dixième du nombre total des places du convoi.

Suit le Tarif.

	TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAL
	Par tête et par kilomètre..			
Voyageurs, non compris l'impôt dû au Trésor sur le prix des places	Voitures convertes et fermées à places suspendues sur ressorts (1re classe).	0,05	0,025	0,075
	Voitures découvertes, mais suspendues sur ressorts (2e classe)	0,03	0,02	0,05
Bestiaux...	Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bête de trait	0,055	0,045	0,10
	Veaux et porcs.......... / Moutons, brebis, chèvres.	0,015	0,015	0,03
Poissons par quintal métrique, et par kilomètre...........................		0,03	0,02	0,05
Houille.... par tonne et par kilomètre....		0,05	0,04	0,09
Marchandises par tonne et par kilomètre	1re Classe.—Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes........	0,07	0,05	0,12
	2e Classe.—Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, en barres ou en feuilles, plomb en saumons......	0,08	0,06	0,14

	TARIF. —	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAL
Suite des marchandises par tonne et par kilomètre.	3e Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvré, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés..........	0,93	0,065	0,016
Objets divers par tonne et par kilomètre.	Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0,10	0,06	0,16
	Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0,07	0,05	0,12
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège marchant sans rien traîner.			

	TARIF.	PRIX DE		
		péage.	Transport.	TOTAL
	Lorsque le chemin de fer de fer de Paris au Hâvre et à Dieppe sera mis en communication avec un autre chemin de fer allant à l'une des frontières du royaume, les marchandises qui parcourront en transit la ligne entière ne seront assujetties, quelle que soit leur nature, qu'au tarif ci-dessus fixé pour la houille.			

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de six mois au moins.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 36.

Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

Art. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Art. 38.

Les droits de péage, et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes.

2°. A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, peserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, peseraient plus de huit mille kilogrammes.

Art. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes;

2°. A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnoyés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3°. Et, en général, à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes (200) d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transports seront librement débattus avec la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 f. 40).

Art. 40.

Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujétis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 41.

Les lettres et dépêches, convoyées par un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand et fermant à clé, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

Art. 42.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement, et d'entrepôt dans les gares et magasins de la Compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 43.

A l'expiration de chaque période de quinze années, à dater de l'achèvement des travaux, le tarif sera révisé, et si le dividende moyen des quinze dernières années a excédé 10 pour 100 du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Art. 44.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relevera les dividendes distribués aux actionnaires pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les deux plus faibles dividendes, et l'on établira le dividende moyen des cinq autres années.

Il sera, en outre, ajouté à ce dividende moyen le tiers de son montant, si le rachat a lieu dans la première période de quinze années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes.

Le dividende moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant cha-

cune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Art. 45.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances, et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maison de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers, non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Art. 46.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes disposi-

tions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 47.

Toute exécution, ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 48.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Paris à Rouen, au Hâvre et à Dieppe, et sur ses embranchements, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin et de ses embranchements.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Rouen, au Hâvre et à Dieppe; cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin, à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Si, par la direction qui lui sera définitivement assignée, le chemin de fer de Paris à la frontière du nord s'embranche sur le chemin de Paris au Hâvre, le Gouvernement se réserve expressément la faculté ou d'accorder à la Compagnie qui pourra se charger d'entreprendre le chemin de Paris à la frontière du nord, la jouissance à frais et profits communs, de la partie commune aux deux lignes, sauf paiement de la moitié du capital de l'établissement de cette partie

du chemin et de son matériel, ou de stipuler au profit de cette même Compagnie, la réduction à moitié des droits de péage pour les voitures, wagons et machines qui se dirigeraient vers ou qui viendraient des lieux situés au-delà du point d'embranchement.

Dans tous les cas, la Compagnie du chemin de Paris à la frontière du nord pourra former à la tête du chemin, des gares, magasins ou autres établissements indépendants de ceux qui appartiendraient à la Compagnie du chemin de fer de Paris au Hâvre.

Les deux paragraphes précédents seront appliqués également au profit du Gouvernement, dans le cas où il serait autorisé à exécuter aux frais du Trésor le chemi de fer de Paris à la frontière du nord.

Art. 49.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 50.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins, et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 51.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance

et la police du chemin, et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 52.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Paris.

En cas de non désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non élection de domicile à Paris par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine.

Art. 53.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie concessionnaire et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

Art. 54.

Avant la présentation de la loi destinée à homologuer, s'il y a lieu, la présente concession, la Compagnie déposera une somme de deux millions cinq cents mille francs (2,500,000 fr.) soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du Trésor, avec transfert au nom de la Caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans le mois qui suivra la promulgation de la loi, la Compagnie s'engage à porter à cinq millions de francs (5,000,000f.) le dépôt par elle effectué; dans le cas où elle ne satisferait pas à cette condition, elle sera déchue de fait et de plein droit de la présente concession, et les deux millions cinq cent mille francs déjà déposés resteront acquis au Trésor public.

La somme de cinq millions (5,000,000 fr.) déposée, ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 30.

Art. 55.

Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 56.

La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

Proposé à l'approbation de M. le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Paris, le 29 mai 1838.

Le Conseiller d'État, Directeur général des Ponts-et-Chaussées et des Mines.

Signé LEGRAND.

Approuvé : Paris, le 26 mai 1838.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

Accepté le présent cahier de charges dans toute sa teneur, sous les autres clauses et réserves énoncées au projet de loi,

Paris, le 26 mai 1838.

Signé, LEBOBE, CHOUQUET et Compagnie.

Approuvé l'écriture.

Signé, CHOUQUET, LEBOBE et Compagnie.

(Nº 244.)

CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

SESSION 1838.

RESOLUTION

DE LA CHAMBRE

Sur le projet de loi relatif à l'ouverture d'un Crédit de 4,404,843 fr., sur l'exercice 1838, pour compléter l'organisation des armes spéciales dans les divisions territoriales de l'intérieur,

Adopté le 10 Avril 1838.

Article premier.

Un crédit extraordinaire de quatre millions quatre cent quatre mille huit cent quarante-trois francs (4,404,843 fr.) est ouvert au Ministre de la guerre, au titre de l'exercice 1838, pour compléter l'organisation des armes spéciales dans les divisions territoriales de l'intérieur.

Ce crédit extraordinaire demeure réparti, ainsi qu'il suit, entre les chapitres spéciaux de la première section du budget de la guerre, savoir :

Chap. VIII. *Solde et entretien des troupes.*	496,025 fr.
— IX. *Habillement et campement.*	97,234
— XI. *Transports généraux.....*	53,882
— XII. *Remonte générale.......*	2,939,240
— XIII. *Harnachement.........*	104,390
— XIV. *Fourrages..............*	714,072
Somme égale.....	4,404,843 fr.

Art. 2.

Il sera pourvu aux dépenses extraordinaires autorisées par le précédent article, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 20 juillet 1837, pour les besoins de l'exercice 1838.

(N° 243.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Ayant pour objet d'approuver des avances faites au département de la Nièvre, pour hâter la construction de deux routes départementales,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

Séance du 28 Mai 1838.

MESSIEURS,

Mon prédécesseur ayant adressé, le 25 novembre 1836, aux préfets des instructions à l'effet de régulariser le service des fonds des cotisations municipales, le préfet de la Nièvre s'est vu dans la nécessité de distraire de ces fonds, et de verser au compte des produits éventuels applicables aux dépenses variables, plusieurs sommes provenant d'avances fai-

tes par des communes ou par des particuliers intéressés à l'achèvement de routes départementales importantes.

Ces sommes s'élèvent, en ce qui concerne :

1°. La route départementale n. 12, de Château-Chinon à Clamecy, à.............	80,000 fr.
2°. La route n. 14, de Corbigny à Tannay, à.............	26,750
Ensemble.............	106,750

L'avance des 106,750 fr., bien qu'opérée à titre gratuit, n'en constitue pas moins un véritable prêt qui n'aurait dû être effectué qu'en vertu d'une loi.

Le conseil général, à sa séance du 30 août dernier, a annoncé qu'il se proposait d'assurer ultérieurement les moyens de rembourser, de 1839 à 1842, les sommes avancées.

Le préfet ne les considérant pas comme prêt, parce qu'aucun intérêt n'était payé par le département, avait cru pouvoir les employer, pendant 1837, comme fonds de cotisations municipales.

Il s'agit aujourd'hui de régulariser les avances, et de donner au préfet la faculté de mandater, d'après des ordonnauces de délégation, la plus grande partie des dépenses.

On ne peut arriver à ce résultat qu'en conséquence d'une disposition législative.

Tel est l'objet du projet de loi que le Roi nous a chargés de vous présenter, et que nous avons l'espoir de vous voir accueillir favorablement.

PROJET DE LOI.

Article unique.

Les avances faites au département de la *Nièvre*, jusqu'à concurrence de *cent six mille sept cent cinquante francs*, par des communes et par des particuliers pour hâter la construction des routes départementales n° 12, de Château-Chinon à Clamecy, et n° 14, de Corbigny à Tannay, sont approuvées.

Le conseil général, conformément à sa délibération du 30 août 1837, avisera ultérieurement aux moyens de rembourser cette somme avec les fonds qui seront mis à sa disposition.

(N° 246.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à autoriser la ville de Lisieux (Calvados) à former un emprunt pour la construction d'un abattoir,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

Séance du 28 Mai 1838.

MESSIEURS,

La ville de Lisieux (Calvados) a été autorisée, par une ordonnance royale en date du 6 février 1834, à établir un abattoir public et à acquérir le terrain nécessaire. Le projet de construction de cet établissement, approuvé par moi, s'élève à 130,087 f. 57 cent. Une partie de cette dépense pourra être prélevée sur les revenus disponibles de la ville. Déjà même une somme de 45,000 fr. a été créditée aux

budgets de 1837 et 1838. Mais, pour imprimer aux travaux toute la célérité désirable, la ville a besoin de se créer une ressource extraordinaire. Le conseil municipal a, en conséquence, voté un emprunt de 75,000 fr. remboursable en quinze années à partir de 1840. La situation financière de la ville de Lisieux est des plus florissantes. Elle est libre de tout emprunt antérieur et ne supporte aucun impôt extraordinaire.

L'excédant annuel de ses recettes ordinaires sur ses dépenses ordinaires est de plus de 30,000 fr. Cet excédant s'accroîtra encore du produit de l'abattoir.

L'entreprise dont il s'agit étant de celles qui intéressent la propreté et la salubrité des villes, en même temps qu'elles ajoutent à leur revenu, nous pensons que vous ne ferez pas difficulté d'accorder à la ville de Lisieux les moyens de la conduire à fin promptement, et que vous adopterez le projet de loi ci-joint que le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations.

PROJET DE LOI.

Article unique.

La ville de Lisieux (Calvados) est autorisée à emprunter avec publicité et concurrence, à un intérêt qui ne pourra dépasser 5 pour 100 par an, ou directement de la Caisse des dépôts et consignations, à un intérêt annuel de 4 et demi pour 100 au plus, une somme de 75,000 francs destinée à compléter les moyens de pourvoir à la construction d'un abattoir public.

Le remboursement de cet emprunt aura lieu au moyen de quinze annuités de 5,000 francs chacune, à prélever, à partir de 1840, sur les revenus ordinaires de la ville.

(N° 247.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Sur les Aliénés.

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

Séance du 28 Mai 1838.

MESSIEURS,

Nous venons, pour la seconde fois, dans le cours de cette session, appeler vos délibérations sur l'importante loi qui doit régler enfin le sort des aliénés. Le projet que nous vous présentons de nouveau doit à votre concours une grande partie des améliorations qu'il a déjà reçues. La Chambre des Pairs, dont les lumières avaient tant contribué avec les vôtres à perfectionner cette loi, vient d'en faire un nouvel examen qui n'a apporté qu'un très-petit

nombre de changements à votre résolution du 16 avril dernier. Nous avons donc lieu d'espérer que ces épreuves successives auront facilité l'adoption définitive d'une loi impatiemment attendue par tous les amis de l'humanité.

Les deux premiers amendements dont nous avons à vous entretenir se rattachent à la section relative aux placements volontaires.

Le projet actuel (art. 8) vous propose de décider que si la demande d'admission est formée par le tuteur d'un interdit, ce tuteur devra produire, à l'appui, un extrait du jugement d'interdiction. — Cette disposition vous paraîtra, sans doute, comme elle a paru à l'autre Chambre, nécessitée par les obligations particulières et d'une nature fort grave (telles que celles établies par les articles 14, 17 et 29) imposées aux directeurs des établissements, relativement aux interdits.

L'article 14 n'exige plus que l'ami qui avait signé la demande d'admission d'un aliéné, et qui réclame ensuite sa sortie, soit pourvu de l'autorisation du conseil de famille. Il a paru, en effet, qu'il pourra être urgent de transporter l'aliéné d'un établissement dans un autre, ou de le renvoyer immédiatement dans sa famille, et que, dans ces deux cas, il sera de l'intérêt de l'aliéné de recevoir le secours de l'étranger dont les sentiments de bienveillance et d'humanité l'ont déjà servi. D'ailleurs, la convocation du conseil de famille ne peut avoir lieu sans une certaine publicité, qu'il importe de prévenir à moins de nécessité absolue. Enfin il serait possible que la personne charitable qui aurait agi dans l'absence de la famille, se fût laissée entraîner par un zèle mal entendu, et il serait de son

propre intérêt de la mettre à portée de réparer son erreur et de réintégrer chez lui un individu dont la présence serait sans inconvénient pour l'ordre public.

Toutefois, en modifiant, sur ce point, votre première opinion, la disposition actuelle n'a été rétablie que dans certaines limites.

Ainsi, ce même art. 14 donnait simultanément aux époux, aux ascendants et descendants, le droit de faire sortir l'aliéné, sur leur simple demande et sans l'assentiment du conseil de famille.

Mais qu'arriverait-il si les parents dont il est question n'étaient point d'accord ; si même ils avaient des intérêts contraires ; si l'un deux, par exemple, dans la vue d'éviter la réalisation d'actes qui peuvent lui être nuisibles, réclamait l'isolement ; si l'autre, dans un but opposé, voulait le faire cesser ? Cette position serait déplorable pour le malheureux aliéné ! Il a donc semblé convenable de décider que les ascendants ne pourront réclamer la sortie de l'aliéné, qu'à défaut de l'époux ou de l'épouse, et que les descendants ne pourront la demander qu'à défaut des ascendants. En cas de dissentiment entre ceux-ci, le conseil de famille serait nécessairement consulté, et ce conseil aurait toujours la faculté de faire choix d'un délégué auquel le directeur de l'établissement devrait, dans tous les cas, faire la remise de l'aliéné. Quant à la personne qui aura signé la demande d'admission de l'aliéné, elle ne serait privée de la faculté de requérir sa sortie, qu'autant qu'un parent déclarerait s'opposer à ce qu'elle use de cette faculté sans l'assentiment du conseil de famille. Les autres amendements nouveaux se rattachent à la section

IV du même titre, celle qui contient les dispositions communes à toutes les personnes placées dans les établissements d'aliénés.

Vous n'avez pas oublié, Messieurs, combien d'indécision a régné sur la question de savoir devant quel tribunal devait être portée la demande de sortie d'un aliéné (art. 29). Je n'ai pas besoin de rappeler les motifs qui nous avaient fait préférer avec vous, le *tribunal du domicile*. Dans la discussion qui vient d'avoir lieu à l'autre Chambre, on a fait observer que le point principal à constater ici sera *l'état actuel* de la personne qui se pourvoira ou pour laquelle on réclamera; que le tribunal près duquel est attaché le procureur du Roi appelé à visiter fréquemment l'établissement d'aliénés, appréciera plus facilement et plus sûrement la situation dans laquelle se trouvera la personne intéressée; que s'il y a lieu à des interrogatoires, à des transports de juges, il y sera procédé sans difficulté, et que les magistrats pourront ainsi puiser leur conviction ailleurs que dans des procédures écrites; que d'ailleurs, il ne s'agit pas d'une action personnelle proprement dite; qu'il n'y a point eu d'interdiction prononcée; que seulement la personne retenue, ou, pour elle, un protecteur, demande la réparation d'une sorte de délit commis par ceux qui continuent à la retenir quoiqu'elle soit guérie, et que cette réparation ne peut être prononcée que par le tribunal du lieu où le délit s'est commis.

Ces considérations graves détermineront, nous l'espérons, Messieurs, votre conviction, comme elles ont déterminé celle du Gouvernement.

Le projet de loi actuel comble aussi une lacune que ce même article 29 laissait subsister. Il n'avait

pas prévu le cas où l'individu, dont on réclamerait la sortie, serait en état d'interdiction. Désormais cette demande ne pourra être formée que par le tuteur de l'interdit. Cette disposition vous paraîtra juste et sage. Si le but de la loi actuelle est de ne pas rendre indispensables les demandes d'interdiction, sa volonté est en même temps de maintenir toutes les conséquences d'une interdiction déjà prononcée, et tant que l'interdiction n'est pas levée, il n'appartient à qui que ce soit, pas même au ministère public, de requérir la sortie d'un interdit de la maison où son tuteur l'a fait placer.

Une amélioration importante a été introduite dans l'art. 34. Les objections les plus graves, vous le savez, avaient été élevées contre l'établissement d'une hypothèque légale au profit de l'aliéné sur les biens de l'administrateur provisoire nommé par le Tribunal. Placés entre l'inconvénient de ne pas garantir suffisamment les biens de l'aliéné et celui de créer une nouvelle classe d'hypothèque légale, vous ne vous étiez déterminés qu'à regret à supprimer cette garantie.

Le projet de loi vous propose un système mixte qui nous paraît de nature à concilier toutes les opinions. Il supplée au défaut absolu de garantie, non en rétablissant l'hypothèque légale et en la faisant inscrire, mais par une disposition, nouvelle sans doute, dans notre droit, mais qui a paru concilier tous les intérêts. Le jugement qui nommera un administrateur provisoire pourra constituer, sur ses biens, une hypothèque générale ou spéciale jusqu'à concurrence d'une certaine somme. Le procureur du Roi sera tenu de faire inscrire cette hypothèque, qui ne datera que du jour de l'inscription.

Il a semblé qu'on ne serait soumis, dans ce système, à aucun des inconvénients des hypothèques légales; que celle-ci serait facultative, inscrite et déterminée : les tribunaux décideront suivant les circonstances et la situation respective des administrateurs et des aliénés.

Quant aux significations à faire à l'aliéné, l'article 35 consacre en grande partie l'opinion qui avait prévalu dans cette enceinte. Ainsi, l'Administrateur pourra recevoir les significations destinées à l'aliéné.

Mais, comme vous n'aviez pas exigé, Messieurs, que ces significations fussent ainsi faites à peine de nullité, la conséquence en a dû être tirée que les exploits faits au domicile de l'aliéné pourraient être déclarés valables, à moins qu'ils ne fussent entachés de mauvaise foi.

Toutefois, nous avons pensé qu'il était une classe d'actes pour laquelle il convenait de faire une exception : ce sont les protêts pour lettres de change. Déjà la question avait été soulevée dans cette Chambre; elle a été mûrement examinée dans l'autre Chambre, et voici le résultat de cet examen.

Vous vous rappelez, Messieurs, qu'aux termes de l'art. 173 du Code de commerce, les protêts dont il s'agit doivent être faits dans les vingt-quatre heures, sous peine de nullité. Il serait souvent bien difficile au tiers-porteur de satisfaire dans un si bref délai à cette prescription de la loi; les porteurs de titres n'ont aucun intérêt à les cacher au débiteur. D'ailleurs le protêt n'est qu'un acte conservatoire, dirigé moins contre l'aliéné que contre les endosseurs, et qui peut être fait après un

simple acte de perquisition, s'il y a fausse indication de domicile.

C'est d'après ces considérations que l'art. 29 déclare que la signification des protêts serait valablement faite au domicile de l'aliéné.

Il ne nous reste plus, Messieurs, qu'à appeler votre attention sur un dernier changement.

Vous n'avez pas oublié que l'art. 39 du projet, tel qu'il est sorti de vos dernières délibérations, permettait de choisir le curateur de l'aliéné parmi ses héritiers présomptifs, pourvu qu'ils fussent ses ascendants ou descendants.

Nous vous proposons, d'accord avec la Chambre des Pairs, d'établir, dans toute son étendue, une disposition empruntée à la législation anglaise, et qui a pour but de prohiber le choix qui serait fait parmi les héritiers présomptifs, quels qu'ils fussent.

Considérez en effet, Messieurs, que les exceptions pourraient être funestes; qu'un bon fils n'a pas besoin d'être nommé curateur à la personne de son père pour en accomplir incessamment le devoir; que, d'un autre côté, les exemples d'enfants qui ne remplissent pas, envers leurs parents, les obligations sacrées que la nature leur impose, surtout lorsqu'ils sont mis en présence de leurs propres intérêts, ne sont pas assez rares pour qu'ils ne doivent pas exciter toute la sollicitude du législateur; qu'enfin, une exclusion générale, prononcée par la loi, ne pourra être blessante, tandis que l'exclusion d'un fils, prononcée par un tribunal, serait une cruelle injure que des motifs de la plus haute gravité pourraient seuls autoriser.

Tels sont, Messieurs, dans leur substance et dans

leurs motifs, les changements, en bien petit nombre, introduits dans le projet. Nous vous demandons de les adopter et de rendre enfin définitive une loi qui honorera cette législature.

PROJET DE LOI

TITRE PREMIER.

Des Établissements d'Aliénés.

Article premier.

Chaque département est tenu d'avoir un établissement public, spécialement destiné à recevoir et soigner les aliénés, ou de traiter, à cet effet, avec un établissement public ou privé, soit de ce département, soit d'un autre département.

Les traités passés avec les établissements publics ou privés devront être approuvés par le Ministre de l'intérieur.

Art. 2.

Les établissements publics consacrés aux aliénés sont placés sous la direction de l'autorité publique.

Art. 3.

Les établissements privés consacrés aux aliénés sont placés sous la surveillance de l'autorité publique.

Art. 4.

Le préfet et les personnes spécialement déléguées à cet effet par lui ou par le Ministre de l'intérieur, le président du tribunal, le procureur du Roi, le

juge de paix, le maire de la commune, sont chargés de visiter les établissements publics ou privés consacrés aux aliénés.

Ils recevront les réclamations des personnes qui y seront placées, et prendront, à leur égard, tous renseignements propres à faire connaître leur position.

Les établissements privés seront visités, à des jours indéterminés, une fois au moins chaque trimestre, par le procureur du Roi de l'arrondissement. Les établissements publics le seront de la même manière, une fois au moins par semestre.

Art. 5.

Nul ne pourra diriger ni former un établissement privé, consacré aux aliénés, sans l'autorisation du Gouvernement.

Les établissements privés, consacrés au traitement d'autres maladies, ne pourront recevoir les personnes atteintes d'aliénation mentale, à moins qu'elles ne soient placées dans un local entièrement séparé.

Ces établissements devront être, à cet effet, spécialement autorisés par le Gouvernement, et seront soumis, en ce qui concerne les aliénés, à toutes les obligations prescrites par la présente loi.

Art. 6.

Des réglements d'administration publique détermineront les conditions auxquelles seront accordées les autorisations énoncées en l'article précédent, les cas où elles pourront être retirées, et les obligations auxquelles seront soumis les établissements autorisés.

Art. 7.

Les réglements intérieurs des établissements publics consacrés, en tout ou en partie, au service des aliénés, seront, dans les dispositions relatives à ce service, soumis à l'approbation du Ministre de l'intérieur.

TITRE II.

Des Placements faits dans les Établissements d'aliénés.

SECTION PREMIÈRE.

Des Placements volontaires.

Art. 8.

Les chefs ou préposés responsables des établissements publics et les directeurs des établissements privés et consacrés aux aliénés, ne pourront recevoir une personne atteinte d'aliénation mentale, s'il ne leur est remis :

1°. Une demande d'admission contenant les noms, profession, âge et domicile tant de la personne qui la formera que de celle dont le placement sera réclamé, et l'indication du degré de parenté ou, à défaut, de la nature des relations qui existent entre elles.

La demande sera écrite et signée par celui qui la formera et, s'il ne sait pas écrire, elle sera reçue par le maire ou le commissaire de police qui en donnera acte.

Les chefs, préposés ou directeurs, devront s'assurer, sous leur responsabilité, de l'individualité de la personne qui aura formé la demande, lorsque

cette demande n'aura pas été reçue par le maire ou le commissaire de police.

Si la demande d'admission est formée par le tuteur d'un interdit, il devra fournir à l'appui un extrait du jugement d'interdiction.

2°. Un certificat de médecin constatant l'état mental de la personne à placer, et indiquant les particularités de sa maladie et la nécessité de faire traiter la personne désignée dans un établissement d'aliénés, et de l'y tenir renfermée.

Ce certificat ne pourra être admis s'il a été délivré plus de quinze jours avant sa remise au chef ou directeur ; s'il est signé d'un médecin attaché à l'établissement, ou si le médecin signataire est parent ou allié, au second degré inclusivement, des chefs ou propriétaires de l'établissement, ou de la personne qui fera effectuer le placement.

En cas d'urgence, les chefs des établissements publics pourront se dispenser d'exiger le certificat du médecin.

3°. Le passeport ou toute autre pièce propre à constater l'individualité de la personne à placer.

Il sera fait mention de toutes les pièces produites dans un bulletin d'entrée qui sera renvoyé, dans les vingt-quatre heures, avec un certificat du médecin de l'établissement, et la copie de celui ci-dessus mentionné, au préfet de police à Paris, au préfet ou au sous-préfet dans les communes chefs-lieux de département ou d'arrondissement, et aux maires dans les autres communes. Le sous-préfet, ou le maire, en fera immédiatement l'envoi au préfet.

Art. 9.

Si le placement est fait dans un établissement privé, le préfet, dans les trois jours de la réception du bulletin, chargera un ou plusieurs hommes de l'art de visiter la personne désignée dans ce bulletin, à l'effet de constater son état mental et d'en faire rapport sur-le-champ. Il pourra leur adjoindre toute autre personne qu'il désignera.

Art. 10.

Dans le même délai, le préfet notifiera administrativement les noms, profession et domicile tant de la personne placée que de celle qui aura demandé le placement, et les causes du placement : 1° au procureur du Roi de l'arrondissement du domicile de la personne placée; 2° au procureur du Roi de l'arrondissement de la situation de l'établissement : ces dispositions seront communes aux établissements publics et privés.

Art. 11.

Quinze jours après le placement d'une personne dans un établissement public ou privé, il sera adressé au préfet, conformément au dernier paragraphe de l'article 8, un nouveau certificat du médecin de l'établissement; ce certificat confirmera ou rectifiera, s'il y a lieu, les observations contenues dans le premier certificat, en indiquant le retour plus ou moins fréquent des accès ou des actes de démence.

Art. 12.

Il y aura, dans chaque établissement, un registre coté et paraphé par le maire, sur lequel seront immédiatement inscrits les noms, profession, âge et

domicile des personnes placées dans les établissements, la mention du jugement d'interdiction, si elle a été prononcée, et le nom de leur tuteur; la date de leur placement, les noms, profession et demeure de la personne, parente ou non parente, qui l'aura demandé. Seront également transcrits sur ce registre : 1° le certificat du médecin, joint à la demande d'admission; 2° ceux que le médecin de l'établissement devra adresser à l'autorité, conformément aux articles 8 et 11.

Le médecin sera tenu de consigner sur ce registre, au moins tous les mois, les changements survenus dans l'état mental de chaque malade. Ce registre constatera également les sorties et les décès.

Ce registre sera soumis aux personnes qui, d'après l'art. 4, auront le droit de visiter l'établissement, lorsqu'elles se présenteront pour en faire la visite; après l'avoir terminée, elles apposeront, sur le registre, leur visa, leur signature et leurs observations, s'il y a lieu.

Art. 13.

Toute personne placée dans un établissement d'aliénés cessera d'y être retenue aussitôt que les médecins de l'établissement auront déclaré, sur le registre énoncé en l'article précédent, que la guérison est obtenue.

S'il s'agit d'un mineur ou d'un interdit, il sera donné immédiatement avis de la déclaration des médecins, aux personnes auxquelles il devra être remis, et au procureur du Roi.

Art. 14.

Avant même que les médecins aient déclaré la

guérison, toute personne placée dans un établissement d'aliénés, cessera également d'y être retenue, dès que la sortie sera requise par l'une des personnes ci-après désignées, savoir :

1°. Le curateur nommé en exécution de l'art. 38 de la présente loi ;

2°. L'époux ou l'épouse ;

3°. S'il n'y a pas d'époux ou d'épouse, les ascendants ;

4°. S'il n'y a pas d'ascendants, les descendants ;

5°. La personne qui aura signé la demande d'admission, à moins qu'un parent n'ait déclaré s'opposer à ce qu'elle use de cette faculté, sans l'assentiment du conseil de famille ;

6°. Toute personne à ce autorisée par le conseil de famille.

S'il résulte d'une opposition notifiée au chef de l'établissement par un ayant droit, qu'il y a dissentiment, soit entre les ascendants, soit entre les descendants, le conseil de famille prononcera.

Néanmoins, si le médecin de l'établissement est d'avis que l'état mental du malade pourrait compromettre l'ordre public ou la sûreté des personnes, il en sera donné préalablement connaissance au maire, qui pourra ordonner immédiatement un sursis provisoire à la sortie, à la charge d'en référer, dans les vingt-quatre heures, au préfet. Ce sursis provisoire cessera de plein droit, à l'expiration de la quinzaine, si le préfet n'a pas, dans ce délai, donné d'ordres contraires, conformément à l'article 21 ci-après. L'ordre du maire sera transcrit sur le registre tenu en exécution de l'article 12.

En cas de minorité ou d'interdiction, le tuteur pourra seul requérir la sortie.

Art. 15.

Dans les vingt-quatre heures de la sortie, les chefs, préposés ou directeurs en donneront avis aux fonctionnaires désignés dans le dernier paragraphe de l'article 8, et leur feront connaître le nom et la résidence des personnes qui auront retiré le malade, son état mental au moment de sa sortie, et, autant que possible, l'indication du lieu où il aura été conduit.

Art. 16.

Le préfet pourra toujours ordonner la sortie immédiate des personnes placées volontairement dans les établissements d'aliénés.

Art. 17.

En aucun cas, l'interdit ne pourra être remis qu'à son tuteur, et le mineur, qu'à ceux sous l'autorité desquels il est placé par la loi.

SECTION II.

Des Placements ordonnés par l'autorité publique.

Art. 18.

A Paris, le préfet de police, et, dans les départements, les préfets ordonneront d'office le placement, dans un établissement d'aliénés, de toute personne interdite ou non interdite, dont l'état d'aliénation compromettrait l'ordre public ou la sûreté des personnes.

Les ordres des préfets seront motivés et devront énoncer les circonstances qui les auront rendus nécessaires. Ces ordres, ainsi que ceux qui seront

donnés conformément aux articles 19, 20, 21 et 23, seront inscrits sur un registre semblable à celui qui est prescrit par l'art. 12 ci-dessus, dont toutes les dispositions seront applicables aux individus placés d'office.

Art. 19.

En cas de danger imminent, attesté par le certificat d'un médecin ou par la notoriété publique, les commissaires de police à Paris, et les maires dans les autres communes, ordonneront, à l'égard des personnes atteintes d'aliénation mentale, toutes les mesures provisoires nécessaires, à la charge d'en référer dans les vingt-quatre heures au préfet, qui statuera sans délai.

Art. 20.

Les chefs, directeurs ou préposés responsables des établissements, seront tenus d'adresser aux préfets, dans le premier mois de chaque semestre, un rapport rédigé par le médecin de l'établissement sur l'état de chaque personne qui y sera retenue, sur la nature de sa maladie et les résultats du traitement.

Le préfet prononcera sur chacun individuellement, ordonnera sa maintenue dans l'établissement ou sa sortie.

Art. 21.

A l'égard des personnes dont le placement aura été volontaire, et dans le cas où leur état mental pourrait compromettre l'ordre public ou la sûreté des personnes, le préfet pourra, dans les formes tracées par le deuxième paragraphe de l'art. 18, décerner un ordre spécial, à l'effet d'empêcher qu'el-

les ne sortent de l'établissement sans son autorisation, si ce n'est pour être placées dans un autre établissement.

Les chefs, directeurs ou préposés responsables, seront tenus de se conformer à cet ordre.

Art. 22.

Les procureurs du Roi seront informés de tous les ordres donnés en vertu des articles 18, 19, 20 et 21.

Ces ordres seront notifiés au maire du domicile des personnes soumises au placement, qui en donnera immédiatement avis aux familles.

Il en sera rendu compte au Ministre de l'intérieur.

Les diverses notifications prescrites par le présent article seront faites dans les formes et délais énoncés en l'art. 10.

Art. 23.

Si, dans l'intervalle qui s'écoulera entre les rapports ordonnés par l'art. 20, les médecins déclarent, sur le registre tenu en exécution de l'article 12, que la sortie peut être ordonnée, les chefs, directeurs ou préposés responsables des établissements, seront tenus, sous peine d'être poursuivis, conformément à l'article 30 ci-après, d'en référer aussitôt au préfet, qui statuera sans délai.

Art. 24.

Les hospices et hôpitaux civils seront tenus de recevoir provisoirement les personnes qui leur seront adressées en vertu des articles 18 et 19, jusqu'à ce qu'elles soient dirigées sur l'établissement

spécial destiné à les recevoir, aux termes de l'article 1er, ou pendant le trajet qu'elles feront pour s'y rendre.

Dans toutes les communes où il existe des hospices ou hôpitaux, les aliénés ne pourront être déposés ailleurs que dans ces hospices ou hôpitaux. Dans les lieux où il n'en existe pas, les maires devront pourvoir à leur logement, soit dans une hôtellerie, soit dans un local loué à cet effet.

Dans aucun cas, les aliénés ne pourront être ni conduits avec les condamnés ou les prévenus, ni déposés dans une prison.

Ces dispositions sont applicables à tous les aliénés dirigés par l'Administration sur un établissement public ou privé.

SECTION III.

Dépenses du service des Aliénés.

Art. 25.

Les aliénés dont le placement aura été ordonné par le préfet, et dont les familles n'auront pas demandé l'admission dans un établissement privé, seront conduits dans l'établissement appartenant au département, ou avec lequel il aura traité.

Les aliénés dont l'état mental ne compromettrait point l'ordre public ou la sûreté des personnes, y seront également admis, dans les formes, dans les circonstances et aux conditions qui seront réglées par le conseil général, sur la proposition du préfet, et approuvées par le Ministre.

Art. 26.

La dépense du transport des personnes dirigées

par l'Administration sur les établissements d'aliénés, sera arrêtée par le préfet, sur le mémoire des agents préposés à ce transport.

La dépense de l'entretien, du séjour et du traitement des personnes placés dans les hospices ou établissements publics d'aliénés sera réglée d'après un tarif arrêté par le préfet.

La dépense de l'entretien, du séjour et du traitement des personnes placées par les départements dans les établissements privés, sera fixée par les traités passés par le département, conformément à l'art. 1er.

Art. 27.

Les dépenses énoncées en l'article précédent seront à la charge des personnes placées; à défaut, à la charge de ceux auxquels il peut être demandé des aliments, aux termes des articles 205 et suivants du Code civil.

S'il y a contestation sur l'obligation de fournir des aliments, ou sur leur quotité, il sera statué par le tribunal compétent, à la diligence de l'administrateur désigné en exécution des articles 31 et 32.

Le recouvrement des sommes dues sera poursuivi et opéré à la diligence de l'administration de l'enregistrement et des domaines.

Art. 28.

A défaut, ou en cas d'insuffisance des ressources énoncées en l'article précédent, il y sera pourvu sur les centimes affectés, par la loi de finances, aux dépenses ordinaires du département auquel l'aliéné appartient, sans préjudice du concours de la com-

mune du domicile de l'aliéné, d'après les bases proposées par le conseil général, sur l'avis du préfet, et approuvées par le Gouvernement.

Les hospices seront tenus à une indemnité proportionnée au nombre des aliénés dont le traitement ou l'entretien était à leur charge, et qui seraient placés dans un établissement spécial d'aliénés.

En cas de contestation, il sera statué par le conseil de préfecture.

SECTION IV.

Dispositions communes à toutes les personnes placées dans les établissements d'aliénés.

Art. 29.

Toute personne placée ou retenue dans un établissement d'aliénés, son tuteur, si elle est mineure, son curateur, tout parent ou ami, pourront, à quelque époque que ce soit, se pourvoir devant le tribunal du lieu de la situation de l'établissement, qui, après les vérifications nécessaires, ordonnera, s'il y a lieu, la sortie immédiate.

Les personnes qui auront demandé le placement, et le procureur du Roi, d'office, pourront se pourvoir aux mêmes fins.

Dans le cas d'interdiction, cette demande ne pourra être formée que par le tuteur de l'interdit.

La décision sera rendue, sur simple requête, en Chambre du conseil et sans délai; elle ne sera point motivée.

La requête, le jugement et les autres actes auxquels la réclamation pourrait donner lieu, seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Aucunes requêtes, aucunes réclamations adressées soit à l'autorité judiciaire, soit à l'autorité administrative, ne pourront être supprimées ou retenues par les chefs d'établissements, sous les peines portées au titre III ci-après.

Art. 30.

Les chefs, directeurs ou préposés responsables, ne pourront, sous les peines portées par l'art. 120 du Code pénal, retenir une personne placée dans un établissement d'aliénés, dès que sa sortie aura été ordonnée par le préfet, aux termes des art. 16 20 et 23, ou par le tribunal, aux termes de l'art. 29, ni lorsque cette personne se trouvera dans les cas énoncés aux art. 13 et 14.

Art. 31.

Les Commissions administratives ou de surveillance des hospices ou établissements publics d'aliénés exerceront, à l'égard des personnes non interdites qui y seront placées, les fonctions d'administrateurs provisoires. Elles désigneront un de leurs membres pour les remplir : l'administrateur, ainsi désigné, procédera au recouvrement des sommes dues à la personne placée dans l'établissement, et à l'acquittement de ses dettes; passera des baux qui ne pourront excéder trois ans, et pourra même, en vertu d'une autorisation spéciale, accordée par le président du tribunal civil, faire vendre le mobilier.

Les sommes provenant, soit de la vente, soit des autres recouvrements, seront versées, directement, dans la Caisse de l'établissement, et seront employées, s'il y a lieu, au profit de la personne placée dans l'établissement.

Le cautionnement du receveur sera affecté à la

garantie des dits deniers par privilége aux créances de toute autre nature.

Néanmoins, les parents, l'époux ou l'épouse des personnes placées dans des établissements d'aliénés, dirigés ou surveillés par des Commissions administratives, ces Commissions elles-mêmes, ainsi que le procureur du Roi, pourront toujours recourir aux dispositions des articles suivants.

Art. 32.

Sur la demande des parents, de l'époux ou de l'épouse; sur celle de la Commission administrative, ou sur la provocation, d'office, du procureur du Roi, le tribunal civil du lieu du domicile pourra, conformément à l'art. 497 du Code civil, nommer, en chambre de conseil, un administrateur provisoire aux biens de toute personne non interdite placée dans un établissement d'aliénés. Cette nomination n'aura lieu qu'après délibération du conseil de famille, et sur les conclusions du procureur du Roi. Elle ne sera pas sujette à l'appel.

Art. 33.

Le tribunal, sur la demande de l'administrateur provisoire, ou à la diligence du procureur du Roi, désignera un mandataire spécial à l'effet de représenter en justice tont individu non interdit et placé ou retenu dans un établissement d'aliénés, qui serait engagé dans une contestation judiciaire au moment du placement, ou contre lequel une action serait intentée postérieurement.

Le tribunal pourra aussi, dans le cas d'urgence, désigner un mandataire spécial, à l'effet d'intenter, au nom des mêmes individus, une action mobilière

ou immobilière. L'administrateur provisoire pourra, dans les deux cas, être désigné pour mandataire spécial.

Art. 34.

Les dispositions du Code civil, sur les causes qui dispensent de la tutelle, sur les incapacités, les exclusions ou les destitutions des tuteurs, sont applicables aux administrateurs provisoires nommés par le tribunal.

Sur la demande des parties intéressées ou sur celle du procureur du Roi, le jugement qui nommera l'administrateur provisoire pourra en même temps constituer, sur ses biens, une hypothèque générale ou spéciale jusqu'à concurrence d'une somme déterminée par le dit jugement.

Le procureur du Roi devra, dans le délai de quinzaine, faire inscrire cette hypothèque au bureau de la conservation. Elle ne datera que du jour de l'inscription.

Art. 35.

Dans le cas où un administrateur provisoire aura été nommé par jugement, les significations à faire à la personne placée dans un établissement d'aliénés, seront faites à cet administrateur.

Les significations faites au domicile pourront, suivant les circonstances, être annulées par les tribunaux.

Il n'est point dérogé aux dispositions de l'article 173 du Code de commerce.

Art. 36.

A défaut d'administrateur provisoire, le président, à la requête de la partie la plus diligente,

commettra un notaire pour représenter les personnes non interdites placées dans les établissements d'aliénés, dans les inventaires, comptes, partages et liquidations dans lesquels elles seraient intéressées.

Art. 37.

Les pouvoirs conférés en vertu des articles précédents cesseront de plein droit dès que la personne placée dans un établissement d'aliénés n'y sera plus retenue.

Les pouvoirs conférés par le tribunal, en vertu de l'art. 32, cesseront de plein droit à l'expiration d'un délai de trois ans. Ils pourront être renouvelés.

Cette disposition n'est pas applicable aux administrateurs provisoires qui seront donnés aux personnes entretenues par l'administration dans des établissements privés.

Art. 38.

Sur la demande de l'intéressé, de l'un de ses parents, de l'époux ou de l'épouse, d'un ami, ou sur la provocation d'office du procureur du Roi, le tribunal pourra nommer, en chambre de conseil, par jugement non susceptible d'appel, en outre de l'administrateur provisoire, un curateur à la personne de tout individu non interdit placé dans un établissement d'aliénés, lequel devra veiller : 1° à ce que les revenus soient employés à adoucir son sort et à accélérer sa guérison; 2° à ce que le dit individu soit rendu au libre exercice de ses droits aussitôt que sa position le permettra.

Ce curateur ne pourra pas être choisi parmi les

héritiers présomptifs de la personne placée dans un établissement d'aliénés.

Art. 39.

Les actes faits par une personne placée dans un établissement d'aliénés, pendant le temps qu'elle y aura été retenue, sans que son interdiction ait été prononcée ni provoquée, pourront être attaqués pour cause de démence, conformément à l'article 1304 du Code civil.

Les dix ans de l'action en nullité courront, à l'égard de la personne retenue qui aura souscrit les actes, à dater de la signification qui lui en aura été faite, ou de la connaissance qu'elle en aura eue après sa sortie définitive de la maison d'aliénés;

Et, à l'égard de ses héritiers, à dater de la signification qui leur en aura été faite, ou de la connaissance qu'ils en auront eue, depuis la mort de leur auteur.

Lorsque les dix ans auront commencé de courir contre celui-ci, ils continueront de courir contre les héritiers.

Art. 40.

Le ministère public sera entendu dans toutes les affaires qui intéresseront les personnes placées dans un établissement d'aliénés, lors même qu'elles ne seraient pas interdites.

TITRE III.

Dispositions générales.

Art. 41.

Les contraventions aux dispositions des articles 5, 8, 11, 12, du second paragraphe de l'art. 13,

des articles 15, 17, 20, 21 et du dernier paragraphe de l'art. 29 de la présente loi, et aux réglements rendus en vertu de l'article 6, qui seront commises par les chefs, directeurs ou préposés responsables des établissements publics ou privés d'aliénés, et par les médecins employés dans ces établissements, seront punies d'un emprisonnement de cinq jours à un an, et d'une amende de 50 fr. à 3,000 fr., ou de l'une ou de l'autre de ces peines.

Il pourra être fait application de l'article 463 du Code pénal.

(N° 248.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée d'examiner le projet de loi tendant à modifier les Circonscriptions électorales de Treize Départements,*

PAR M. DUPRAT,

Député de Tarn-et-Garonne.

Séance du 28 Mai 1838.

MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous est soumis tend à modifier les circonscriptions électorales de treize départements; cette mesure vous est proposée conformément aux dispositions de l'art. 56 de la loi du 22 juin 1833, sur l'organisation des conseils

* Cette Commission est composée de MM. Barillon, Deslongrais, Lanjuinais, Duprat, de Remusat, Merlin (de l'Aveyron), Rochefoucauld-Liancourt (le marquis de la), Mimaud, Vergnes.

généraux du département et des conseils d'arrondissement ainsi conçu : « Le tableau des réunions
» de cantons prescrites par l'art. 3 de la présente
» loi dans les départements qui ont plus de trente
» cantons, sera communiqué aux conseils géné-
» raux et aux conseils d'arrondissement, insti-
» tués en vertu de la présente loi, dans leur pro-
» chaine session.

» Les observations que pourront faire ces con-
» seils sur les réunions de cantons, seront impri-
» mées et distribuées aux Chambres. »

La loi précitée a déjà, par deux fois, été expérimentée, et les inconvénients qui résultent de la réunion obligée de certains cantons ont dû se révéler. Les conseils généraux et les conseils d'arrondissement furent d'ailleurs avertis, par une circulaire ministérielle du 14 juin 1834, qu'ils devaient porter leur attention sur ces agglomérations et provoquer les modifications dont elles paraissaient susceptibles. L'analyse de leurs délibérations et l'avis des préfets ont été distribués aux Chambres dans la session de 1836. Vous y verrez que trente-un conseils généraux réclament et proposent divers changements qui portent soit sur la répartition des membres du conseil général entre les arrondissements du département, soit sur les réunions de cantons formant les circonscriptions électorales.

Nous devons reconnaître que si la loi du 22 juin a pris la limite cantonnale pour base de la représentation dans les conseils généraux des départements, il n'est pas moins vrai de dire que la condition obligée du maximum de trente membres a introduit nécessairement des exceptions en si grand

nombre, qu'elles atteignent quarante-cinq départements, en sorte que l'exception est plus souvent appliquée que ce que l'on a voulu faire la règle.

Ces agglomérations ont été faites généralement sur des bases rationnelles : les cantons appartiennent au même arrondissement de sous-préfecture, ils doivent être contigus; les communications qui les unissent sont faciles, leurs intérêts sont identiques, leur population réunie les met en rapport avec les populations des cantons qui conservent chacun le droit d'élire. — Malgré ces précautions, le travail a dû présenter des imperfections, il avait été fait à la hâte par voie d'amendement à la Chambre des Pairs, et il fut adopté avec précipitation, à la fin d'une longue session, par la Chambre des Députés, empressée de doter le pays d'une loi qui consacrait le principe de l'élection, et qui était si impatiemment attendue.

La disposition de l'article 56 était d'ailleurs une garantie, et promettait une prochaine révision des agglomérations cantonnales.

Vous fûtes donc saisi, dans la session de 1837, d'un projet de loi ayant pour objet de modifier la circonscription de quatorze départements.

Ce projet amendé fut par vous adopté dans la même session.

La Chambre des Pairs y fit quelques changements : la fin de la session ne permit pas que le projet vous fût de nouveau renvoyé.

Le Gouvernement dans la présente session a porté à la Chambre des Pairs un projet de loi sur les circonscriptions électorales, il a été adopté par elle, c'est celui que votre Commission a dû examiner :

Nous avons reconnu qu'il se compose de treize projets distincts, qui s'appliquent chacun à un seul département.

Les projets séparés ont cet avantage, qu'une modification faite à l'un d'eux ne compromet pas l'adoption de ceux qui ne sont pas contestés. C'est donc une amélioration introduite au projet que nous avons voté dans la session dernière.

Les art. 2 et 3 de chacun des projets de loi contiennent des dispositions réglementaires et transitoires, uniformes pour chaque projet; elles se trouvaient également dans le projet adopté en 1837 par la Chambre des Députés.

L'article 2 prescrit de modifier dans la prochaine session des conseils généraux, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, de manière à substituer une des nouvelles circonscriptions adoptées à chacune des circonscriptions supprimées et maintenir ainsi l'exécution de l'article 8 de la loi du 22 juin 1832.

Cette mesure doit nécessairement précéder la mise à exécution de l'article suivant.

C'est une substitution qui n'est pas susceptible de discussion.

L'article 3 contient deux dispositions transitoires qui doivent assurer l'exécution des projets de loi en discussion, et qui ne cesseront leur effet qu'après que les élections des membres du conseil général auront été faites dans les circonscriptions modifiées.

Ces dispositions sont, il faut en convenir, une dérogation aux principes constitutifs de la loi du 22 juin 1833.

Ainsi certains membres des conseils généraux actuellement en fonctions, n'accompliront pas le temps pour lequel ils avaient été nommés, puisqu'une des conditions de l'article est qu'ils cesseront leurs fonctions après la session 1838.

Les conseillers élus par la nouvelle circonscription seront eux-mêmes exposés à une réélection, plus ou moins prochaine, suivant que les circonscriptions dont ils sont les mandataires, appartiendront à telle ou telle série.

Enfin s'il y avait lieu à remplacer, avant la session 1838, le membre d'un conseil général qui intéresserait une circonscription ancienne, l'élection serait faite par les électeurs de la circonscription actuellement existante, et les membres du conseil général ainsi élu, devront subir les mêmes chances que ceux qui seront nommés après la session de 1838.

Ces inconvénients étaient inévitables.

Les nouvelles agglomérations doivent déranger toutes les combinaisons existantes dans les arrondissements où elles sont introduites; elles influent sur l'ordre des séries, et sur la durée du temps de service des membres des conseils généraux.

Cette nécessité est évidente pour votre Commission, elle a pensé que, puisqu'on était obligé de s'écarter du principe établi par la loi du 22 juin 1823, il était convenable d'adopter une mesure uniforme, qui s'exécuterait instantanément dans toutes les circonscriptions modifiées et qui permettrait ainsi de rentrer immédiatement dans le système établi par la loi précitée.

Ainsi, à une époque donnée, les nouvelles circonscriptions seront substituées aux anciennes et les

conseils généraux des départements auxquels s'appliquent les modifications proposées, se composeront dès l'année 1839, des membres élus par des électeurs, organes des intérêts que l'on juge dignes d'une protection plus spéciale. Il importait d'assurer sans retard les avantages qui doivent résulter des nouvelles combinaisons.

Nous vous proposons d'adopter l'article 3 des divers projets de loi.

Après ces observations générales sur l'ensemble des treize projets de loi, nous allons les parcourir en détail, vous rendre compte des discussions qu'ils ont suscitées dans la Commission, et des propositions que nous avons jugé convenable de vous soumettre.

PREMIER PROJET DE LOI.

AVEYRON.

Les nouvelles circonscriptions avaient été votées par la Chambre en 1837; elles n'ont donné lieu à aucune objection. Nous vous proposons de les adopter.

DEUXIÈME PROJET DE LOI.

CALVADOS.

Le projet de loi sur les circonscriptions électorales du département du Calvados, a été contesté dans votre Commission, il a suscité les mêmes discussions qui eurent lieu à l'occasion du projet de loi présenté en 1837. Il contient, en effet, les mêmes dispositions qui furent par vous adoptées.

Un membre de la Commission a critiqué les nouvelles propositions, il a voulu les faire repousser par une question préjudicielle, il a soutenu qu'elles

étaient inopportunes; enfin, il a voulu présenter l'agglomération des cantons de Annay et de Beny, comme préférable à la réunion projetée.

Sur le premier point, il pensait que l'art. 56 de la loi du 22 juin 1833, ne permettait pas de modifier la répartition des membres du conseil général entre les arrondissements d'un même département. Il n'y voyait que la faculté de remanier les circonscriptions électorales.

Votre Commission n'a pas acceuilli ce moyen; elle a trouvé dans l'article précité le germe de toutes les améliorations à introduire. La faculté de modifier les circonscriptions, en se maintenant dans le maximum autorisé par la loi, entraîne virtuellement le droit d'influer sur la répartition des Membres du conseil général entre les arrondissements d'un département. C'est même la rectification la plus essentielle à la véritable représentation des intérêts cantonnaux dans les conseils généraux.

La mesure a été jugée opportune, et la révision proposée a été adoptée : voici le motif de notre résolution.

La nouvelle circonscription doit donner un nombre égal de membres du conseil général pour les arrondissements de Vire et de Lisieux; elle modifie la circonscription établie, qui donne six conseillers à l'arrondissement de Vire, et quatre conseillers à l'arrondissement de Lisieux.

Le département du Calvados se compose de trente-sept cantons, il devait être formé de trente circonscriptions électorales, et elles devaient être effectuées dans chacun des arrondissements afin de respecter, autant qu'il était possible, le principe de l'élection par canton.

Trois arrondissements, ceux de Vire, Bayeux et

Lisieux, ont chacun six cantons, et ils ont chacun un nombre inégal de membres au conseil général. Celui de Vire nomme six conseillers, Bayeux cinq conseillers, et Lisieux quatre conseillers.

Ainsi, l'arrondissement de Vire nomme seul autant de membres qu'il a de cantons, et pour celui-là il n'a pas été formé de réunion.

Une telle disproportion, une telle inégalité dans les conditious de la représentation, a appelé l'attention du conseil général du département du Calvados et des principales autorités de ce département.

L'arrondissement de Vire, consulté officiellement, a fait entendre ses raisons dans la session de 1834, séance du 27 juin, et dans la séance du 9 août, session de 1837. Il invoque, pour faire maintenir la répartition actuelle, la force de sa population supérieure à la population des deux autres arrondissements. Il considère cette condition comme élément essentiel de la sous-répartition des membres du conseil général.

Le conseil général du Calvados, dans les sessions de 1834 et de 1837, n'a pu partager cette doctrine; il a considéré que, si la population de Vire est plus forte que celle de Lisieux, cet arrondissement paie une quote part dans les contributions qui excède de 250,000 f. le contingent de l'arrondissement de Vire; que, par suite, il a des intérêts plus importants à défendre; qu'il serait juste de faire représenter les trois arrondissements par un nombre égal de conseillers, et que, dès lors, il convient d'adopter la nouvelle circonscription proposée, qui doit faire nommer cinq membres du conseil général dans chacun des dits arrondissements.

M. le Préfet du Calvados est aussi de cette opinion.

Un membre avait objecté que les cantons de Annay et de Vassy qui forment une circonscription ne sont pas contigus, et que mieux vaudrait réunir les cantons de Annay et de Beuny.

Votre Commission a pensé que l'initiative des modifications devait s'exercer plus naturellement par les conseils généraux et les conseils d'arrondissement, et sur l'avis des principales autorités.

La combinaison proposée n'ayant pas été présentée ni discutée par les organes des intérêts du département, déterminés par l'art. 56 de la loi, nous n'avons pas cru devoir admettre cette proposition, bien que nous ayions pu reconnaître, par l'inspection de la carte du département du Calvados, que les deux cantons de Aunay et de Vassy ne sont pas contigus.

Nous avons adopté les circonscriptions proposées par le projet de loi tel qu'il avait été précédemment voté par la Chambre dans la session 1837.

3me PROJET DE LOI.

CORSE.

La nouvelle circonscription, précédemment adoptée par la Chambre dans la session 1837, n'a donné lieu à aucune discussion; aucune réclamation n'a été fournie, et cependant le conseil général de la Corse et les conseils d'arrondissement ont été appelés à s'occuper de nouveau des circonscriptions électorales dans la session de 1837.

Nous vous proposons d'adopter le projet.

4me PROJET DE LOI.

COTES-DU-NORD.

L'observation faite pour le troisième projet de

loi, s'applique au présent projet; votre Commission vous propose d'adopter.

5me PROJET DE LOI.

HAUTE-GARONNE.

Même observation, même conclusion que pour le quatrième projet de loi.

6me PROJET DE LOI.

GIRONDE.

Même observation, même conclusion que pour le cinquième projet de loi.

VIIe PROJET DE LOI.

ILLE ET VILAINE.

La nouvelle circonscription proposée par le projet, est conforme à celui qui avait été adopté par la Chambre des Députés dans la session de 1837. Par suite, le canton de Dol et de Pleine-Fougère doivent former une agglomération pour élire un membre du conseil-général, et les cantons de Saint-Malo et Saint-Servan, auront à nommer chacun un conseiller.

Ces dispositions modifient les circonscriptions existantes d'après lesquelles les cantons de Saint-Malo et Saint-Servan réunis nomment un membre du conseil, et les cantons de Dol et Plein-Fougère nomment chacun un conseiller.

Ce nouveau travail avait été rédigé et adopté soit par la Chambre des Députés, soit par la Chambre des Pairs, conformément aux délibérations prises par le conseil général et le conseil d'arrondissement

de Saint-Malo, pendant la session de 1834, et aussi sur l'avis favorable du préfet de ce département.

Un fait important revélé à notre Commission a dû avoir grande influence sur les résultats de sa délibération, quoiqu'il n'ait pas fait une impression égale sur tous les esprits.

Le projet de circonscription voté par la Chambre des Députés et par la Chambre des Pairs en 1837, fut transmis au préfet d'Ille et Vilaine, par lettre de M. le Ministre de l'intérieur, du 1er août 1837, pour être soumis au conseil général et au conseil d'arrondissement de Saint-Malo dans la session 1837. Cette communication eut lieu, et le conseil général, dans la séance du 26 août 1837, session 1837, modifiant la délibération prise dans la session 1834, a proposé, sur divers motifs, de maintenir la circonscription existante, et de laisser les choses dans cet état.

Le conseil d'arrondissement de Saint-Malo, n'a pris à ce sujet aucune délibération dans la même session, et a gardé le plus profond silence; mais les communes du canton de Dol et de Pleine-Fougères, vivement intéressées à la question, ont demandé collectivement par voie de pétition présentée à la Chambre, le maintien de l'ordre des choses qui confère à ces deux cantons le droit d'élire chacun un membre du conseil général.

Cette pétition nous avait été renvoyée, et nous avons dû en prendre connaissance.

M. le Préfet d'Ille-et-Vilaine, en envoyant la délibération du conseil général du 26 août dernier, explique, dans sa lettre du 28 avril 1838, comment il ne put y prendre une part active; il avait pris, la veille, possession de sa nouvelle préfecture,

et il était étranger aux intérêts qui se trouvaient en discussion : il reconnait que s'il eût été mieux renseigné, il aurait cherché à faire prévaloir la nouvelle modification proposée par le présent projet qu'il juge plus opportune.

Mais la délibération du 26 août 1837, mais la lettre de M. le Préfet du 28 avril 1338, n'ont pas été soumises à la Chambre des Pairs, alors qu'elle a délibéré et qu'elle a voté sur le projet de loi qui nous occupe. Cette omission si difficile à expliquer, a appelé une sérieuse attention de la part de votre Commission : les explications qui nous ont été données, ont paru peu claires et peu satisfaisantes : quoi qu'il en soit, il a été reconnu comme chose évidente, que les documents précités ont été ignorés de la Chambre des Pairs.

Cela est hors de doute, puisque la lettre de M. le Préfet, qui transmet cette délibération et trois autres documents, est écrite à la date du 28 avril dernier, et que la Chambre des Pairs a voté sur le projet de loi le 11 du même mois.

M. le Ministre de l'intérieur nous a, d'ailleurs, confirmé qu'il n'avait été donné connaissance à son ministère de ladite délibération, que par la lettre du préfet du 28 avril dernier.

Les choses ainsi posées, votre Commission a dû se prononcer : elle a examiné le projet au fond et en la forme; les opinions ont été partagées; huit membres de la Commission assistaient à la séance, et prenaient part à la délibération.

Quatre membres ont pensé qu'il y avait lieu au rejet des nouvelles circonscriptions proposées par le projet, parce que la population des cantons de Dôle et Pleine-Fougère est d'un septième plus con-

sidérable que celle des cantons de Saint-Malo et Saint-Servan, que les premiers cantons ont un territoire beaucoup plus considérable, qu'ils payent une somme beaucoup plus forte de contributions foncières, qu'ils ont des intérêts opposés sous le rapport des voies de communication, qu'enfin ils ont pour eux la possession, et que la dernière délibération du conseil général, rendu le 26 août 1837, tend au maintien des circonscriptions actuelles.

Quatre membres ont pensé que le projet devait être rejeté, parce que l'instruction de cette affaire n'avait pas été complète. La Chambre des Pairs n'ayant pas été saisie du document le plus essentiel à sa délibération; ils ont voulu ainsi ne rien préjuger sur ce qui pourrait être statué ultérieurement par le Gouvernement qui nous annonce d'ailleurs, avoir encore de nouvelles propositions à faire, qu'il a ajourné faute de renseignements.

Ces quatre membres, de la Commission, eussent été, d'ailleurs, disposés à adopter les nouvelles circonscriptions proposées par le projet.

L'importance des villes de Saint-Malo, et de Saint-Servan, la rivalité de leurs intérêts commerciaux exigent que les deux cantons ayent chacun un membre élu par eux, au conseil général.

Le nombre des électeurs des quatre cantons de Saint-Malo, Saint-Servan, Dôle et Pleine-Fougère, est dans la proportion suivante :

Saint-Malo..................	183 électeurs
Saint-Servan................	87
Dôle.........................	52
Pleine-Fougère..............	50

Dans l'ordre de choses actuel, on voit que 268

électeurs des cantons de Saint-Malo et Saint-Servan ont seulement le droit d'élire un membre du conseil général, et 52 électeurs du canton de Dôle, et cinquante électeurs du canton de Pleine-Fougère, ont le même droit dans chacun desdits cantons; les intérêts de la propriété peuvent donc ne pas être suffisamment représentés; ils seraient satisfaits d'une manière plus convenable par les nouvelles circonscriptions électorales qui avaient été proposées par le conseil général dans la session 1834, et qui se trouvent encore appuyées par la lettre de M. le Préfet du Calvados, en date du 28 avril 1838. Cette combinaison avait été adoptée par la Chambre des Députés, en 1837, elle a été votée par la Chambre des Pairs; elle se trouve au projet de loi en discussion.

Votre Commission vous propose donc à l'unanimité le rejet du projet de loi, sur des motifs différents et des considérations diverses, tels enfin que nous venons de les déduire.

8me PROJET DE LOI.

MANCHE.

Les nouvelles circonscriptions sont conformes à celles qui avaient été adoptées par la Chambre des Députés en 1837, sur l'avis du conseil général et du préfet.

Le conseil général, dans la session de 1837, n'a élevé aucune réclamation.

Nous vous proposons l'adoption du projet de loi.

9me PROJET DE LOI.

MARNE.

L'exposé des motifs nous fait connaître que la modification proposée dans le département de la Marne a excité de vives réclamations. Cependant votre Commission n'a été saisie d'aucun document qui nous ait permis d'en apprécier le mérite.

Le projet présenté en 1837, qui fut voté par la Chambre, établissait les mêmes circonscriptions que celles du présent projet de loi. Les cantons de Anglure Esternay sont réunis pour élire un membre du Conseil général, et le canton de Sézanne élit seul un mandataire. Dans l'état de choses actuel, le canton d'Anglure forme seul une circonscription, et l'autre circonscription se compose de la réunion des deux cantons de Esternay et Sézanne.

Le conseil général du département de la Marne, dans la session de 1834, le préfet du département, à la même époque, le conseil général, dans la session de 1837, ont été favorables à la nouvelle circonscription.

Nous avons reconnu qu'elle satisfait les conditions de la contiguité de territoire, de la facilité des communications et de la communauté des intérêts. Nous vous proposons de l'adopter.

10e PROJET DE LOI.

PAS-DE-CALAIS.

Les changements proposés dans le département

du Pas-de-Calais, sont motivés sur les considérations exposées dans l'analyse des procès verbaux du conseil général de ce département, publié en mars 1830.

Le conseil général et le conseil d'arrondissement de Béthune, ont de nouveau été consultés en 1837 et ils n'ont apporté aucune modification aux votes précédents.

La nouvelle circonscription avait été adoptée par la Chambre en 1837. Votre Commission vous propose de la sanctionner de nouveau par le présent projet de loi.

TREIZIÈME PROJET DE LOI.

BASSES-PYRÉNÉES.

Le conseil général du département des Basses-Pyrénées, dans la session 1837, a légèrement modifié les propositions comprises dans le projet présenté en 1837 qui avaient été adoptées par cette Chambre.

La nouvelle circonscription votée par la Chambre des Pairs, s'écarte moins de l'état de choses actuelle.

La modification de circonscription touchait les arrondissements de Pau et d'Oleron ; elle est restreinte, par le présent projet, à l'arrondissement de Pau.

Six cantons de l'arrondissement de Pau, forment quatre circonscriptions.

Le canton de Lambeye et le canton de Lescare, éliront chacun un mandataire.

L'importance de leur population, leur intérêt

exigent qu'ils aient chacun un représentant au conseil général.

Les cantons de Claraq et de Pontacq qui, dans l'ordre de chose actuel, avaient chacun le droit d'élire un mandataire, seront réunis pour former une agglomération.

Ce changement est motivé sur la force de leur population, sur la communauté de leur intérêt et la contiguité de leur territoire.

Les canton de Garlin et de Thèze, feront une circonscription, ils font également partie dans l'ordre de chose actuel d'une autre réunion. La modification proposée est pour eux préférable en raison de leur relation habituelle, et de leur importance réciproque.

Nous vous proposons l'adoption du projet.

12ᵉ PROJET DE LOI.

SOMME.

Les changements proposés dans le département de la Somme, par le présent projet, avaient été admis par la Chambre des Députés à l'occasion du projet présenté en 1837.

Le conseil général, dans la session 1837, a été appelé à s'occuper des circonscriptions projetées, et il n'a élevé aucune réclamation; il a, par ce fait, confimé le vote précédent.

La Chambre des Pairs a accueilli le projet, nous vous proposons de l'adopter.

13ᵉ PROJET DE LOI.

YONNE.

Les modifications faites dans la circonscription

de l'arrondissement de Joigny, du département de Lyonne, s'appuient des même considérations que nous avons fait valoir à l'occasion du projet de loi qui concerne le département de la Somme. Nous en proposons l'adoption.

Ainsi, Messieurs, de ce qui précède, il suit que votre Commission propose d'adopter les divers projets de loi qui s'appliquent aux départements de l'Aveyron, Calvados, Corse, Côtes-du-Nord, Haute-Garonne, Gironde, Manche, Marne, Pas-de-Calais, Basses-Pyrénées, Somme et Yonne, et de rejeter la modification proposée pour le département d'Ille-et-Vilaine.

Suivent les treize projets de loi.

AMEN

I DU GOUVERNEMENT.

T DE LOI*.

VEYRON.)

cle premier.

conscriptions pour l'élection
eil général du département de
loi du 22 juin 1833, est mo-

ES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.

Nominations e Conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	Nominations de Conseillers.
1	Entraigues.............	1
	Estaing................	
1	La Guiole..............	1
	Saint-Amand-des-Copts..	
1	Mur-de-Barrez..........	1
	Sainte-Geneviève.......	
	Saint-Chély............	1
1	Saint-Géniez...........	

soutenir la discussion.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

PREMIER PROJET DE LOI.

(AVEYRON.)

Article premier.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 2.

Le conseil général de l'*Aveyron* modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions; les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si, néanmoins, il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

PROJET

P.

Le tableau
des membres
du *Calvados*, a
modifié ainsi (

ARRONDISSEMENTS de sous-préfectures.	NOMBRE DE CANTONS.	COMPOSI ANCIENNES C NOMBRE de circons-criptions.	NOMS co circo
Lisieux...........	6	4	Livarot / Orbec.
Vire.............	6	6	Aunay. / Vassy..

DE LOI DU GOUVERNEMENT.

ROJET DE LOI.

(CALVADOS.)

Article premier.

des circonscriptions pour l'élection du conseil général du département nnexé à la loi du 22 juin 1833, est ju'il suit :

TION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.

IRCONSCRIPTIONS.		NOUVELLES CIRCONSCRIPTIONS.		
DES CANTONS nposant les iscriptions.	NOMINAT ON de conseillers.	NOMBRE de circons-criptions.	NOMS DES CANTONS composant les circonscriptions.	NOMINATION de conseillers.
....	1	2	Livarot...........	1
....			Orbec............	1
....	1	1	Aunay............	1
....	1		Vassy............	

DEUXIEME PROJET DE LOI.

(CALVADOS).

Article premier.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 2.

Le conseil général du *Calvados* modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 23 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si, néanmoins, il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

Le tal
des mem
la *Corse*,
fié ainsi

ARRONDISSEMENTS de Sous-Préfectures.	CO.
	Anciennes circon
Ajaccio.........	Ajaccio........
	Sarrola........
	Bastelica......
	Bocognano.....
	Zicavo........
Bastia..........	Cervione......
	Pero-e-Casevec(
	San-Nicolao....
	Vescovato.....
Corte..........	Castifao.......
	Pie-di-Corte...
	Omessa.......
	Sermano......
	Serragio......

PROJET DE LOI.

(CORSE.)

Article premier.

bleau des circonscriptions pour l'élection
bres du conseil général du département de
, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modi-
qu'il suit :

MPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.

scriptions.	NOMINATION de conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	NOMINATIONS de conseillers.
....			
....	1	Ajaccio..................	1
....		Bastelica................	
....	1	Zicavo...................	1
....	1	Bocognano..............	
		Sarrola..................	1
....		Cervione................	
chie.......	1	San-Nicolao.............	1
....		Pero-e-Casevecchie.......	
....	1	Vescovato...............	1
		Castifao.................	
....		Omessa...	
....	1	Sermano................	1
....		Pie-di-Corte............	1
....	1	Serraggio...............	
....			

TROISIEME PROJET DE LOI

(CORSE).

Article premier.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 2.

Le conseil général de la *Corse* modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si, néanmoins, il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection sera faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.



;OUVERNEMENT.

)E LOI.

-NORD.)

:mier.

iptions pour l'élection
:ral du département des
oi du 22 juin 1833, est

ARRONDISSEMENTS de Sous-Pré...rs.	CONSCRIPTIONS ÉLECTORALES. Nouvelles circonscriptions.	NOMINATIONS de conseillers.
Guingamp	Belle-Ile-en-Terre.........	
	Callac..................	1
	Bourbriac...............	
	Saint-Nicolas-du-Pélen....	1
Loudéac.	Collinée................	
	Plouguenast.............	1
	La Chèze................	
	Merdrignac..............	1
	Loudéac.................	1
Saint-Bri[eu]c	Châtelaudren............	
	Lanvallon...............	1
	Étables.................	
	Plouha..................	1
	Moncontour..............	
	Plœuc...................	1
	Paimpol.................	1
	Quintin.................	1

QUATRIEME PROJET DE LOI.

(COTES-DU-NORD).

Article premier.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 2.

Le conseil général des Côtes-du-Nord modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la cession de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si, néanmoins, il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection sera faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

N.

VERNEMENT.

LOI.

.NE).

er.

ions pour l'élection
l du département de
oi du 22 juin 1833,

ARRONDISSEMENTS	CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.	
Sous-l	Nouvelles circonscriptions.	NOMINATIONS des Conseillers.
Saint-(	Boulogne..................	1
	Montrejeau...............	1
	St.-Bertrand-de-Cominges.	

CINQUIEME PROJET DE LOI.

(HAUTE-GARONNE.)

Article premier.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 2.

Le conseil général de la Haute-Garonne modifiera dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

Le tabl
des meml
de la *Giro*
est modifi

ARRONDISSEMENT de Sous-Préfecture.	CO
	ANCIENNES CIRCONSC
Bordeaux.	Bordeaux, 4ᵉ canto
	Le Carbon-Blanc. .
	Bordeaux, 6ᵉ cant

JET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

PROJET DE LOI.

(GIRONDE)

Article premier.

eau des circonscriptions, pour l'élection
ores du conseil général du département
nde, annexé à la loi du 22 juin 1833,
é ainsi qu'il suit :

MPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.

RIPTIONS.	NOMINATIONS de Conseillers.	NOUVELLES CIRCONSCRIPTIONS.	NOMINATIONS de Conseillers.
n........	1	Bordeaux, 4e canton.......	1
....		Bordeaux, 6e canton.......	1
on......	1	Le Carbon-Blanc..........	

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

SIXIEME PROJET DE LOI.

(GIRONDE.)

Article premier.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 2.

Le conseil général de la Gironde modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1333. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

P

Le ta
des me
d'*Ille-et*
est mo(

ARRONDISSEMENT. de Sous-Préfecture.	ANCIENNES CIRC(
Saint-Malo......	Dol..........
	Pleine-Fougère
	Saint-Malo....
	Saint-Servan..

PROJET DE LOI.

(ILLE-ET-VILAINE)

Article premier.

ıbleau des circonscriptions, pour l'élection mbres du conseil général du département -*Vilaine*, annexé à la loi du 22 juin 1833, lifié ainsi qu'il suit :

COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.

ONSCRIPTIONS.	NOMINATIONS de Conseillers.	NOUVELLES CIRCONSCRIPTIONS.	NOMINATIONS de Conseillers.
....	1	Dol....................	1 (Dol et Pleine-Fougères)
s..........	1	Pleine-Fougères..........	
....	1 (deux lignes réunies)	Saint-Malo..............	1
....		Saint-Servan.............	1

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

SEPTIEME PROJET DE LOI.

(ILLE-ET-VILAINE.)

Article premier.

Supprimé.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 2.

Le conseil général d'Ille-et-Vilaine modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait *faite* par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

PROJE

Le tablea
des membre
de la *Manch*
modifié ains

ARRONDISSEMENTS de Sous-Préfecture.	COMPOS
	Anciennes circonscri
Avranches.......	Brecey............
	Villedieu..........
	Ducey............
	Saint-James.......
	Granville.........
	Lahaye-Pesnel.....
	Pontorson......
	Sartilly..........

T DE LOI DU GOUVERNEMENT.

PROJET DE LOI.

(MANCHE.)

Article premier.

u des circonscriptions, pour l'élection
es du conseil général du département
e, annexé à la loi du 22 juin 1833, est
i qu'il suit :

SITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.

...tions.	NOMINATIONS de Conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	NOMINATIONS de Conseillers.
......	1	Brecey..................	1
......		Ducey..................	
......	1	Granville................	1
......		Sartilly................	
....	1	Lahaye-Pesnel...........	1
......		Villedieu...............	
......	1	Pontorson...............	1
......		Saint-James.............	

HUITIEME PROJET DE LOI.

(MANCHE.)

Article premier.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 2.

Le conseil général de la Manche modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 2.

Comme au projet.

Art. 3.

Comme au projet.

PROJET DE LOI.

(MARNE.)

Article premier.

Le tableau des circonscriptions pour l'élection des membres du conseil général du département de la *Marne*, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEMENT de Sous Préfecture.	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ELECTORALES.			
	Anciennes circonscriptions.	Nominations de Conseillers.	Anciennes circonscriptions.	Nominations de Conseillers.
Épernay........	Anglure.....	1	Anglure.....	1
	Esternay....	1	Esternay....	
	Sézanne.....		Sézanne.....	1

Art. 2.

Le conseil général de la *Marne* modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exé-

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

NEUVIEME PROJET DE LOI.

(MARNE.)

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

Comme au projet.

cution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 3.

Comme au projet.

PROJET DE LOI.

(PAS-DE-CALAIS.)

Article premier.

Le tableau des circonscriptions pour l'élection des membres du conseil général du département du *Pas-de-Calais*, annexé à la loi du 22 juin 1833, est modifié ainsi qu'il suit :

ARRONDISSEMENT de Sous-Préfecture.	COMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.			
	Anciennes circonscriptions.	Nominations de Conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	Nominations de Conseillers.
Béthune........	Cambrin....	1	Cambrin....	1 (Cambrin et Laventie)
	Laventie....	1 (Laventie et Lillers)	Laventie....	
	Lillers.....		Lillers.....	1

Art. 2.

Le conseil général du Pas-de-Calais modifiera, dans sa prochaine session, la composition de séries formées pour le renouvellement triennal, en exé-

DIXIEME PROJET DE LOI.

(PAS-DE-CALAIS.)

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

Comme au projet.

cution de l'article 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions actuellement existantes.

Al　　　　　　　　I

Comm(

Le
des m
des *B*
1833,

ARRONDISSEMENT de Sous-Préfecture.	C
	Anciennes cir
Pau...........	Claracq.....
	Garlin......
	Lembeye....
	Lescar......
	Thèze.......
	Pontacq.....

PROJET DE LOI.

(BASSES-PYRÉNÉES.)

Article premier

tableau des circonscriptions pour l'élection embres du conseil général du département *'asses-Pyrénées,* annexé à la loi du 22 juin est modifié ainsi qu'il suit :

OMPOSITION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES

conscription.	NOMINATIONS de Conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	NOMINATIONS de Conseillers.
....	1	Claracq..................	1
....	1	Pontacq................	
....		Garlin..................	1
....	1	Thèze..................	
....		Lembeye..............	1
....	1	Lescar..................	1

ONZIEME PROJET DE LOI.

(BASSES-PYRÉNÉES.)

Article premier.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 2.

Le conseil général des Basses-Pyrénées modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'article 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions, supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus cesseront lors du renouvellement des séries, auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales, actuellement existantes.

PROJT D

PI

Le tableau d
membres du c
Somme, annex
fié ainsi qu'il

ARRONDISSEMENT de Sous-Préfecture.	COMPOSIT
	Anciennes circonscriptio
Amiens.........	Amiens (N.-E.)......
	Amiens (N.-O.).....
	Amiens (S.-O.).......
	Conty..............
	Poix................
	Sains..............

Le conseil

E LOI DU GOUVERNEMENT.

ROJET DE LOI.

(SOMME.)

Article premier.

es circonscriptions pour l'élection des onseil général du département de la é à la loi du 22 juin 1833, est modi- suit :

ION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.

ns.	NOMINATIONS de Conseillers.	Nouvelles circonscriptions.	NOMINATIONS de Conseillers.
....	1	Amiens (N.-E.)..........	2
....	1	Amiens (N.-O.)..........	
.....		Amiens (S.-O.)..........	1
....	1	Conty.................	1
.....		Sains..................	
....	1	Poix...................	1

Art. 2.

général de la Somme modifiera, dans

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

DOUZIEME PROJET DE LOI.

(SOMME.)

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

Comme au projet.

sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'article 8 de la loi du 22 juin 1833. Il substituera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

3)

GOUVERNEMENT.

—

DE LOI.

—

NE.)

remier.

criptions pour l'élection
néral du département de
22 juin 1833, est modi-

CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES.		
TIONS illers.	NOUVELLES CIRCONSCRIPTIONS.	NOMINATIONS de Conseillers.
	Bléneau.................	1
Joi	Saint-Fargeau............	
	Charny.................	1

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

TREIZIEME PROJET DE LOI.

(YONNE.)

Article premier.

Comme au projet.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Art. 2.

Le conseil général de l'Yonne modifiera, dans sa prochaine session, la composition des séries formées pour le renouvellement triennal, en exécution de l'art. 8 de la loi du 22 juin 1822. Il subsistera à chacune des circonscriptions supprimées par l'effet de la présente loi, une des nouvelles circonscriptions ci-dessus indiquées.

Art. 3.

Les membres du conseil général élus par les circonscriptions modifiées en vertu de la présente loi, cesseront leurs fonctions après la session de 1838. Il sera pourvu à leur remplacement par les assemblées électorales des nouvelles circonscriptions. Les pouvoirs des conseillers qu'elles auront élus, cesseront lors du renouvellement des séries auxquelles ils appartiendront respectivement.

Si néanmoins il y avait lieu à remplacement, avant la session de 1838, l'élection serait faite par les circonscriptions électorales actuellement existantes.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Art. 3.

Comme au projet.

(N° 249.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen du projet de loi relatif à l'ouverture d'un Crédit extraordinaire de 18,171,408 fr. au titre de l'exercice 1838, pour le service des Possessions françaises dans le nord de l'Afrique,*

PAR M. J. DUFAURE,

Député de la Charente-Inférieure.

Séance du 29 Mai 1838.

Messieurs,

Les possessions de la France dans le nord de l'Afrique ont été depuis cinq ans, au sein de cette Chambre, l'objet de discussions approfondies.

Il y eut certes de l'énergie et du courage à descendre, en 1830, sur le rivage d'Alger et à s'em-

* Cette Commission est composée de MM. Guizot, Baude, Allard, Dubois de la Loire-Inférieure, Reynard, Tesnières, Bresson, Lanyer, Dufaure, Duvergier de Hauranne, Thiers, Michel de Bourges, le général Bugeaud, Cunin-Gridaine, de Vatry, Vatout, Piscatory et de Mornay.

parer de la capitale de l'ancienne Régence; mais c'était une résolution plus hardie encore et plus périlleuse que de vouloir étendre notre domination dans l'intérieur de l'Afrique, nous y asseoir en maîtres, et appeler ses vieilles populations à une vie nouvelle. Les difficultés naturelles d'une contrée qui nous était à peu près inconnue, les aspérités de ses montagnes, l'insalubrité meurtrière de ses plaines, le courage aventureux de ses habitants et leur état nomade n'étaient pas les seuls obstacles que nous dussions rencontrer; d'autres difficultés étaient en nous-mêmes, dans la situation d'un gouvernement récemment établi, laborieusement occupé à lutter contre des dangers intérieurs, et à se prémunir contre des hostilités extérieures; et aussi dans les torts inévitables des agents qu'il était obligé d'employer, dans toutes les passions dont on ne se dépouille pas, même en présence des plus imposants devoirs et de la plus redoutable responsabilité.

L'histoire de nos fautes en Afrique, des malheurs qu'elles ont produits, des progrès qu'elles n'ont pu empêcher, a été suivie par la Chambre, dans chacune des dernières sessions, avec une patience qui ne s'est jamais démentie.. En présence des populations africaines qui suivaient nos débats, de l'Europe qui n'y était pas toujours indifférente, les fautes ont été blâmées, les revers ont été avoués, les projets, les systèmes d'établissement ont été sincèrement et sérieusement soutenus et combattus.

Quelques bons esprits, tout en respectant cette noble condition de notre Gouvernement constitutionnel, étaient effrayés d'une entreprise politique

ainsi faite au grand jour, d'une telle liberté de tout révéler et de tout combattre.

Nous pensons au contraire qu'ici, comme toujours, les inconvénients passagers de cette liberté disparaissent devant ses salutaires effets. Elle a tenu l'opinion publique éveillée sur une œuvre qui intéresse à un si haut point notre pays; elle lui a donné en l'éclairant, plus de réserve et de constance; elle lui a épargné tantôt les illusions trop flatteuses, tantôt le découragement; ainsi, elle a formé l'opinion publique, et préparé au Gouvernement le plus solide appui, pour continuer les sacrifices que l'intérêt et l'honneur de la France peuvent réclamer.

Cette tribune a donné des conseils utiles; elle a exprimé, avec un tact intelligent, ce que demandait et ce que réprouvait la dignité nationale; en révélant des fautes, elle a souvent empêché qu'elles ne se renouvelassent; en étudiant et discutant le passé, elle a fait mieux concevoir ce que pouvait être l'avenir.

Vous avez, Messieurs, à continuer le travail des Chambres qui vous ont précédés. Le projet de loi que vous avez renvoyé à notre examen vous en fournit l'occasion.

Mais, depuis la dernière session, deux événements ont modifié notre situation en Afrique : l'un concerne les provinces d'Oran et d'Alger, l'autre la province de Constantine. Votre Commission doit vous les rappeler.

Dès les premiers jours de l'année 1837, on avait pu remarquer chez les Arabes des provinces d'Alger et d'Oran quelques dispositions à se rapprocher de

nous. Abd-el-Kader avait proposé au gouverneur général un échange de prisonniers qui avait été accepté.

Le Gouvernement songea à profiter de ces nouvelles dispositions. Il nomma M. le lieutenant-général Bugeaud au commandement de la division active d'Oran, *dans le but d'obtenir la pacification de cette partie de nos possessions au nord de l'Afrique (1).*

Il mit sous ses ordres une division de 15,000 hommes, dont 8,500 disponibles; lui recommanda d'aller ravitailler la garnison que M. le maréchal Clausel avait laissée dans le Méchouar de Tlemcen, au mois de janvier 1836, de se rabattre ensuite vers l'embouchure de la Tafna, d'y prendre les troupes qui y étaient réunies, de détruire les ouvrages qui y avaient été élevés s'il les croyait dangereux pour l'avenir, et d'employer ensuite soit des négociations, soit des démonstrations de force pour arriver au but de sa mission, la pacification de l'ouest de la Régence.

M. le général Bugeaud débarqua à Oran le 5 avril. Après avoir accompli la partie active de sa mission, il put entrer en négociations avec Abd-el-Kader.

Ces négociations, commencées le 21 avril, se sont terminées par un traité passé, à l'embouchure de la Tafna, le 30 mai 1837.

Suivant ce traité, la France se réserve pour les

---

(1) Lettre du Ministre de la guerre au lieutenant-général Bugeaud, du 8 mars 1837.

administrer directement comme villes ou territoires français, dans la province d'Oran, Mostaganem, Masagran, Oran, Arzew et tout le terrain entre la mer, et la ligne formant le bord sud du lac Seghba prolongée vers l'est, jusqu'à la Macta et les marais d'où elle sort, vers l'ouest jusqu'au Rio Salado; dans la province d'Alger, Alger, le Sahel et la plaine de la Métidjah s'étendant à l'est jusqu'à l'Oued-Kadara et au delà; au sud jusqu'à la première crête de la première chaîne du petit Atlas; à l'ouest jusqu'à la Chiffa, prolongée après sa jonction avec le Massafran, par une ligne droite jusqu'à la mer, de manière à comprendre Coléah et son territoire.

L'émir reconnaît la souveraineté de la France et administrera la province d'Oran, celle de Tittery et la partie de celle d'Alger qui n'est pas comprise dans les limites ci-dessus indiquées; il s'interdit de pénétrer dans aucune autre partie de la Régence.

L'émir s'engage :

1°. A donner à l'armée française 30,000 fanègues de froment, 30,000 fanègues d'orge et 5,000 bœufs;

2°. A acheter en France la poudre, le soufre et les armes dont il aura besoin;

3°. A traiter les Coulouglis qui voudront rester à Tlemcen, comme les Hadars, et à leur permettre d'y posséder librement leurs propriétés et de les vendre ou affermer, s'ils veulent se retirer sur le territoire français;

4°. A faire transporter à Oran les effets, les munitions de guerre et de bouche de la garnison de Tlemcen;

5°. A ne concéder aucun point du littoral à une

puissance quelconque sans l'autorisation de la France;

6°. A garantir les propriétés que les Français acquerraient sur le territoire arabe, et à réparer les dommages qu'ils pourraient éprouver.

La France cède à l'émir la plage de Racghoun, Tlemcen, le Méchouar et les canons qui s'y trouvaient anciennement.

Les autres dispositions du traité ont pour objet d'assurer l'indépendance des musulmans qui voudront habiter le territoire français, la faculté pour eux de pratiquer leur religion, la liberté de commerce entre les Français et les Arabes, la sécurité pour les Français chez les Arabes comme pour les Arabes chez les Français, l'extradition des criminels, la concentration du commerce dans les ports occupés par la France; enfin le droit pour la France d'avoir, dans l'intérêt de ses nationaux, des agents dans les villes soumises à l'administration d'Abd-el-Kader, et pour Abd-el-Kader un droit semblable dans les villes que nous occupons.

Ce traité fut ratifié par le Gouvernement français

La plupart des conditions du traité ont été successivement remplies.

La France a pris possession du territoire qu'elle s'était réservé dans les deux provinces d'Alger et d'Oran; elle a évacué la Tafna et Tlemcen; Abd-el-Kader a fait transporter à Oran les munitions de guerre et de bouche qui se trouvaient dans le Méchouar.

Il doit maintenant avoir livré le froment, l'orge et les bœufs qu'il avait promis.

Il a des oukils à Oran et à Alger; nous avons un représentant près de lui à Mascara.

On a craint qu'il ne se soumît moins franchement à quelques autres clauses du traité; le gouverneur général est averti et le surveille. Quelques autres enfin étaient équivoques; des négociations sont entamées pour résoudre les doutes qu'elles peuvent présenter.

Lorsque le traité de la Tafna permit au Gouvernement d'espérer quelque repos dans l'ouest et dans le centre de la Régence, il tourna ses yeux vers la province de l'est.

Nous y étions rappelés par un douloureux souvenir : quelques fautes et les rigueurs de la saison nous avaient fait éprouver, sous les murs de Constantine, au mois de novembre précédent, un grand désastre, que n'avait pas effacé une admirable retraite. Notre ascendant sur les populations africaines en avait souffert; la susceptibilité nationale était d'accord avec la politique pour demander une réparation. Le Gouvernement pensa que cette réparation pouvait être obtenue, soit par la force des armes, soit par des négociations qui amèneraient Achmet-bey à reconnaître notre suzeraineté et à recevoir de nous l'investiture de son beylick.

M. le lieutenant-général comte de Damrémont, gouverneur général de la régence, se rendit à Bone le 26 juillet. Du 26 juillet au 1er octobre, un camp fut établi à Mjez-Amar, au confluent de l'Oued-Echeif et de la Seybouse, à 13 lieues à l'est de Constantine. Sur ce point, qui devait servir de base d'opérations, furent appelées successivement, de Bone, d'Alger, d'Oran, de France, les troupes de toutes armes qui devaient concourir au siége; là, furent

réunis aussi tous les approvisionnements en vivres et munitions de guerre, que la sagesse et une triste expérience conseillaient de préparer.

Pendant ces préparatifs, ralentis, contrariés par e choléra, qui régnait à Bone, à Alger et dans le midi de la France, le gouverneur général avait entamé et suivait des négociations avec Hadj-Achmet.

Il lui proposait des conditions semblables, en beaucoup de points, au traité de la Tafna, limitant aussi nos possessions dans l'est de la Régence, mais exprimant plus formellement la suzeraineté de la France et la vassalité du bey. Celui-ci tantôt admit, tantôt rejetta les propositions qui lui étaient faites. Il parut vouloir éluder; la saison avançait; les malheurs de l'année précédente étaient présents à tous les souvenirs; le gouverneur général se détermina à rompre les négociations.

Nos troupes partirent de Mjez-Amar le 1er octobre; le 6, elles se rangèrent sur les plateaux qui entourent Constantine; et le 13, après avoir souffert des rigueurs prématurées de la saison, des attaques continuelles de l'ennemi, après avoir vu tomber d'une mort glorieuse son général en chef, notre armée, officiers et soldats rivalisant d'héroïsme et d'ardeur, franchissait les murailles de la place et plantait le drapeau français sur la Casbah.

Depuis cette époque, cette ville, administrée par des chefs indigènes sous l'appui d'une forte garnison française, a joui d'un repos qu'aucun incident n'a troublé; des reconnaissances poussées sur tous les points de la province par le général qui y commande se sont faites, à peu d'exceptions près, sans rencontrer aucune hostilité. De nombreuses tribus ont accepté des cheiks sous l'investiture de la

France, et se sont reconnues tributaires; la dîme, qui nous avait été jusqu'à présent refusée, nous a été payée; les communications sont libres entre Constantine et Bone, et les indigènes qui s'étaient enfuis devant nous au mois de septembre, sont venus reprendre leurs champs aux bords de la route et y replacer leurs douars.

Ainsi, dans les deux provinces d'Oran et Alger, une possession volontairement limitée, et que, jusqu'à présent, aucun ennemi n'a troublée; dans la province de Constantine, une puissance illimitée, contre laquelle l'ancien bey proteste, mais que, jusqu'à ce jour, il n'a osé attaquer: telle est notre situation en Afrique au moment où le Ministère vous présente son projet de loi.

Il vous demande 18,170,408 fr. pour supplément aux crédits que lui accordait le budget d'Alger pour 1838.

Sur cette somme, 400,000 fr. seraient employés en dépenses de gouvernement et dépenses accidentelles et secrètes, 16,271,408 fr. en accroissement d'effectif et 1,500,000 fr. en travaux extraordinaires civils et militaires.

Déjà, Messieurs, sans tenir compte des sommes accordées au Ministre de la marine, et employées pour nos possessions dans le nord de l'Afrique, les crédits portés au budget d'Alger pour 1838, s'élèvent à 22,646,499. En allouant le supplément demandé, vous aurez consacré pour cette année plus de 40 millions à cette dépense; quelque soient les ressources de notre pays, ce sacrifice est considérable. Chacun de nous, avant de le consentir, veut se rendre compte du but pour lequel il est demandé; des avantages que la France peut s'en promettre.

Ainsi, votre Commission, qui devait vous précéder dans cet examen, a été conduite à toutes les questions générales qui ont tant occupé les Chambres dans les sessions précédentes; il suffira de vous exposer en peu de mots le résultat de ses délibérations.

Si un peuple n'était qu'une grande association industrielle, travaillant pour s'enrichir, ne s'imposant des sacrifices, ne réunissant d'immenses efforts que, pour accroître sa fortune nationale, ou le bien-être matériel de chacun de ses membres, il serait naturel de s'effrayer des dépenses qu'exige chaque année, l'occupation de l'ancienne Régence d'Alger, et de se demander si elles sont justifiées par les profits incertains ou éloignés que nous pouvons en attendre.

Mais dans la vie des nations comme dans celle des hommes, tout n'est pas calcul : on échappe parfois aux combinaisons étroites de l'intérêt actuel; on céde à de grands et louables instincts; on éprouve le besoin de s'ennoblir à ses propres yeux; on recherche, dans le bien que l'on fait, dans les grandes choses que l'on entreprend, cette dignité morale qui assigne aux hommes et aux peuples le rang qu'ils doivent occuper dans le monde.

Ce noble instinct avec les efforts qu'il a fait faire, a contribué plus que l'active habileté des intérêts nationaux aux progrès de la civilisation. C'est lui, nous le croyons, qui, malgré des dépenses trop souvent inutiles, des fautes commises, des désastres éprouvés, attache vivement la France à la possession d'Alger.

Sur les côtes de cette mer Méditerranée, ou

l'intelligence humaine s'agite et se développe avec une si merveilleuse activité, tous les peuples semblent appelés à de nouvelles destinées.

La Grèce a secoué les chaînes honteuses sous lesquelles elle dormait depuis tant de siècles ; elle a recouvré la possession d'elle-même, et s'essaye à rentrer dans la carrière de la civilisation qu'elle parcourut autrefois avec tant de gloire.

En Égypte, un homme habile et persévérant, profitant des germes que nous avons semés dans notre court et brillant passage, encourage les sciences, les arts, conçoit et accomplit des entreprises dignes des nations les plus avancées.

La Turquie elle-même, pour se relever de sa longue décadence, s'affranchit de tous ses vieux et sanglants préjugés, et ose tenter, sans troubles, l'imitation autrefois impossible des habitudes, des mœurs, de l'administration, des institutions de l'Europe.

Pendant que tout s'éveille et s'anime sur ces côtes, les vastes États qui forment la Régence d'Alger pouvaient-ils conserver leur vieille et stationnaire existence; peuples barbares à l'extérieur, par la piraterie dont ils infestaient ces mers; à l'intérieur, par le joug féroce et abrutissant sous lequel ils vivaient ? Non ; ce voisinage de la piraterie et des relations nationales les plus actives, de la civilisation et de la barbarie ne pouvait durer.

A la France est échue la sainte mission d'affranchir le commerce de l'Europe des tributs et des avanies que lui imposaient des barbares, et de rappeler à la civilisation des populations qui ont eu aussi leurs jours de gloire avant d'être décimées et abaissées sous le sabre ottoman.

Ainsi, relever ces populations courbées, depuis trois siècles, sous un joug avilissant; réveiller en elles une intelligence et des vertus qui ont brillé, en leur temps, d'un si vif éclat; les rattacher à la grande famille dont le despotisme les isolait avec tant de soin; les attirer à nous par les avantages de notre commerce, par la liberté personnelle, la sécurité de tous les moments qu'offre notre ordre social, par la douceur de nos habitudes, par la séduction de nos arts; les former peu à peu à nos mœurs, les allier à nous; créer sur ces rivages un peuple ami de la France, et qui, plus tard, peut-être s'identifiera avec elle; tel est le premier avantage que nous devons rechercher dans la possession de l'Afrique; si nous sommes humains, habiles et patients, il ne peut nous manquer.

Il en est un second que nous devons, dès à présent, y trouver.

Tandis que l'Angleterre est présente sur tous les points de la Méditerranée par Gibraltar, Malte et Corfou; au moment où le pacha d'Egypte augmente chaque année sa flotte, où la Russie menace à chaque instant de faire passer à la sienne le détroit des Dardanelles, où les côtes et les îles de la Grèce offrent quinze mille intrépides marins à la puissance qui saura conserver son alliance, nous n'avions sur cette mer qu'une petite île et un port, la Corse et Toulon, resserrés dans le fond du golfe de Lyon, pressés entre l'Italie et l'Espagne; notre conquête nous a donné maintenant, sur la rive opposée, deux cent quarante lieues de côtes, des ports qui peuvent devenir sûrs, Oran en face de l'Espagne, Bone de la Sardaigne, Alger des Baléares, tous trois sur le grand chemin que suivent les vais-

seaux de l'Amérique et de l'Angleterre pour arriver dans le Levant.

Ces ports seront, pour nous, à la fois des moyens d'attaque et de refuge; leur seule possession ajoute à notre puissance sur ce littoral. En encourageant ici la pêche du corail, là, le commerce avec l'Espagne, à Alger, le commerce avec toutes les parties de l'Italie, partout le petit cabotage, nous pouvons créer une population maritime, qui, en temps de guerre, servirait à bord de nos vaisseaux et augmenterait le nombre trop réduit de nos marins.

Ainsi, propager la civilisation, étendre notre puissance maritime; tels sont les deux principaux résultats que la France doit rechercher dans la possession de l'ancienne Régence.

Ajoutons, sans vouloir nous prêter à de trompeuses illusions, que l'agriculture peut rendre fertiles les plaines que nous nous sommes réservées et celles que nous n'occuperons pas directement; qu'elle peut en tirer des produits qui seraient utilement échangés contre les produits de notre industrie; que le commerce de l'intérieur de l'Afrique peut reprendre le chemin de Bone et d'Oran par Constantine et Tlemcen, qu'il suivait autrefois; qu'il peut devenir plus important qu'il n'était, encouragé par la sécurité que nous substituerons aux désordres et au despotisme qui l'accueillaient habituellement.

Ainsi, la pêche du corail, la culture des plaines que contient le territoire de l'ancienne Régence, peut-être les richesses que cachent ses montagnes, les relations établies avec les caravanes de l'intérieur, offrent en Afrique des éléments d'activité

commerciale que le Gouvernement doit encourager de tous ses efforts.

Tels sont, messieurs, les fruits que nous devons retirer de notre conquête et des sacrifices qu'elle nous impose. Nous pourrions vous dire encore que l'honneur national nous prescrit de la conserver; que l'abandonner serait la livrer de nouveau à la piraterie ou à une puissance qui s'en servirait contre nous, et peut-être à la fois à des ennemis et à des pirates; mais nous avons mieux aimé indiquer le but que nous devons nous proposer en possédant l'Afrique, les avantages réels que nous devons rechercher en échange des sacrifices que nous faisons.

Nous venons d'indiquer le point auquel doivent tendre les actes du Gouvernement et les résolutions des Chambres. Nous devions nous demander si l'état de notre occupation, telleque nous l'ont faite le traité de la Tafna et la prise de Constantine répond à ce but et doit nous faciliter les moyens de l'atteindre.

La convention passée le 30 mai 1837 avec Abd-el-Kader, a donné lieu à diverses observations.

Il ne serait pas juste de dire qu'elle a créé la puissance d'Abd-el-Kader et organisé la nationalité arabe. Cette nationalité est ancienne; elle s'est conservée et se retrouve dans des mœurs et des croyances semblables, même chez des tribus qui ne se connaissaient pas, ou que des intérêts différents poussaient à des luttes continuelles. Si ces tribus ont été réunies, c'est par la guerre que nous leur avons faite, par le besoin d'une défense commune. Quant à Abd-el-Kader, la source de son pouvoir parmi elles est dans son caractère religieux, son

intelligence, son ambition et son intrépidité. Il avait déjà traité en 1834 au nom des Arabes, et comme prince des croyants. Les tribus de l'ouest et du centre de la régence obéissaient déjà à ses ordres; il avait sa capitale où il créait des établissements à l'imitation des Européens. Il grandissait surtout des services qu'il rendait à ses compatriotes en concentrant et dirigeant leurs efforts dans leur guerre contre nous.

Toutefois, quoiqu'il reconnaisse la souveraineté de la France, quoiqu'il demeure simple administrateur de la partie de la Régence que nous ne nous réservons pas, en supposant que les mots de souveraineté et d'administration aient pour lui le même sens que pour nous, il stipule, dans quelques clauses du traité, avec une égalité de pouvoir que le Gouvernement ne devait pas admettre.

Il fallait qu'Abd-el-Kader avouât la souveraineté de la France : mais des expressions plus ou moins claires, affaiblies peut-être en passant d'une langue dans l'autre, suffisaient-elles? Le signe de la souveraineté est dans le paiement d'un tribut. Nous savons que l'émir pouvait faire quelque difficulté de le payer à une puissance chrétienne; cependant, sur la demande qui lui en avait été faite, il paraissait y avoir consenti.

Il serait désirable que l'on eût préféré le tribut annuel à l'indemnité une fois payée.

Le Ministère expliquait avec raison dans ses dépêches l'intérêt qu'avait pour nous la conservation de Médéah, ville qui, du haut des coteaux de l'Atlas, domine la Métidjah, qui nous eût donné un facile moyen d'interdire toute communication entre

l'est et l'ouest de la Régence; cependant Médéah est abandonnée.

Une ligne arbitraire limite nos possessions aux environs d'Alger et coupe en deux plusieurs outhans. Les termes du traité ont fait supposer que nous nous arrêtions vers l'est, avant la province de Constantine, supposition inadmissible. En étendant à l'est notre possession jusqu'à l'Oued-Kadara et au delà, ils ont indubitablement exprimé qu'elle se prolongerait jusqu'à la province de Constantine, et n'ont pas laissé pénétrer le pouvoir d'Abd-el-Kader de ce côté de la Régence; cependant cette volonté, dont le Gouvernement ne doit pas se départir, n'est pas exprimée avec la clarté désirable. Ces dernières irrégularités doivent, sans doute, être attribuées à ce que le Ministère avait donné au commandant de la division active dans la province d'Oran, le pouvoir de traiter même pour la province d'Alger, sans la participation du gouverneur général qui y résidait.

Ces fautes, que nous venons de blâmer ont déjà donné lieu à de sérieuses difficultés; elle seront résolues, nous l'espérons, d'une manière conforme à l'intérêt et à l'honneur de la France. Votre Commission désire qu'elles puissent être terminées à l'amiable, car elle approuve le principe sur lequel repose le traité de la Tafna.

Dans le cours de la dernière session, quelque temps avant ce traité, une vive discussion s'était élevée dans la Chambre des Députés, à l'occasion de nos possessions dans le nord de l'Afrique. Cependant, une idée semblait dominer tous les esprits; il fallait limiter le territoire directement soumis à notre administration : « Aurais-je » le désir, disait un orateur, dans la séance du

» 21 avril 1837, aurais-je le désir d'expéditions illi-
» mitées qui voudraient aller jusqu'au grand dé-
» sert ? Non, Messieurs; je suis convaincu qu'au-
» tour d'Oran, d'Alger et de Bone, il y a de quoi
» occuper plus de colons et de spéculateurs que
» nous ne pourrons en envoyer d'ici à vingt ans.
» Ainsi, si l'on pouvait arriver à nous assigner
» quelques lieues de terrain autour d'Oran, d'Al-
» ger et de Bone, je serais satisfait et il y aurait là
» de quoi occuper plus de colons que nous n'en
» avons (1).

Le même orateur répétait dans la même séance : « Si l'on pouvait nous assurer en Afrique, Oran, » Alger, Bone, avec un certain territoire autour et » des relations pacifiques avec les populations de l'in- » térieur, je déclare tout d'abord que, comme Dé- » puté, je suis prêt à y souscrire, et que, comme » Ministre, j'accepterais avec joie la proposition de » réduire l'occupation aux environs de ces trois » points (2). »

Enfin, dans la séance du 22 avril : « J'ai dit et » répète encore que, pour moi, si l'on m'assurait » Oran, Alger, Bone, si l'on me les assurait avec » une certaine étendue de territoire autour et des » relations pacifiques avec les tribus, je trouverais » cela excellent et, comme Député et comme Mi- » nistre, je m'y résignerais avec une très-grande » joie (3). »

Cette opinion émise par les hommes d'État qui passaient pour avoir les vues les plus hardies sur notre

(1) M. Thiers, *Moniteur*, 1837, p. 953.
(2) *Id.* p. 956
(3) *Id.* p. 968.

occupation dans le nord de l'Afrique, était partagée par ceux qui avaient toujours paru l'envisager avec plus de circonspection et de réserve : « Je pense, pour » mon compte, disait l'un d'eux, qu'en renonçant à » ces établissements permanents sur tous les points » importants de l'intérieur du pays, en se restrei- » gnant à une occupation limitée non pas seulement » à trois ou quatre ports dans lesquels on serait » renfermé, mais à des parties de territoire autour » des principaux points, et en s'appliquant à vivre » en bonne relation avec les indigènes, on agit » d'une manière beaucoup plus conforme aux in- » térêts de la France en Afrique, et qu'on lui assure » les mêmes avantages en lui imposant moins de » charges (1). »

C'est cette idée que le traité de la Tafna a mise en pratique dans les provinces d'Oran et d'Alger, et, sous ce rapport, votre Commission l'approuve.

Occupez tout la Régence, nous dit-on, de l'embouchure de la Malluia jusqu'à l'île Tabarca, de la côte au grand désert. Par la conquête, vous vous êtes substitués à la puissance du dey d'Alger; ne renoncez point à ce pouvoir après tous les sacrifices qu'il vous a coûtés.

Voici notre réponse :

Le droit de la France ne peut être mis en question; elle doit, en toute occasion, le maintenir contre tous, le faire reconnaître; mais nous voulons qu'elle l'exerce suivant ses intérêts et son honneur bien entendus, non par vanité nationale, mais dans des vues utiles; de manière à s'assurer les avantages humanitaires, politiques, commerciaux, qu'elle attend de la possession de l'Afrique.

(1) M. Guizot, *Moniteur*, p. 969.

En poursuivant l'occupation réelle des quatre anciennes provinces : de Constantine, de Tittery, d'Alger et d'Oran, vous entreprenez une guerre dont nul ne peut entrevoir le terme. Vous entrez en lutte avec des tribus paisibles et puissantes qui n'ont jamais été soumises même au dey d'Alger. Vous ne vous faites connaître que par votre force ; vous effrayez et vous vous condamnez à effrayer toujours. Vous vous obligez à exercer sans relâche une domination sévère, des vengeances terribles, un pouvoir auquel répugne le bon sens et l'humanité de notre nation. Vous ne faites pas plus que les Turcs pour la civilisation de ces contrées ; vous ne vous y créez qu'un pouvoir précaire et toujours menacé ; le commerce et l'agriculture ne peuvent se développer au milieu de populations toujours agitées, irritées ou tremblantes.

Suivez un autre système : gardez les villes de la côte ; on est déjà habitué à vous les voir posséder. Les Arabes et les Kabaïles ne les disputaient pas aux Turcs et ne vous les disputeront pas ; ils comprendront bientôt, par les relations commerciales que leur offriront vos marchés, que votre administration leur est plus utile que celle du dey. Autour de chaque ville, occupez un territoire qui puisse la nourrir. Limitez ce territoire ; apprenez à tous que vous entendez exercer votre pouvoir direct jusqu'à ces limites ; au delà, vous ne menacez plus qui les respecte. Les indigènes qui ne veulent pas vivre sous votre puissance emporteront leurs tentes et iront établir leurs douars plus loin. Ceux qui rechercheront votre alliance sauront qu'il est une enceinte protégée dans laquelle vous pouvez les recevoir. Il nous paraît impossible que peu à peu un peuple

intelligent ne s'habitue pas à respecter les limites que nous nous serons posées avec modération, à nous traiter pacifiquement, nous que l'on sait forts et qui voulons la paix, à admirer les améliorations que nos arts apporteront dans le territoire que nous nous réservons; enfin, à préférer aux vengeances que nous saurions exercer des relations amicales, utiles pour tous.

Nous savons que l'on est encore pénétré de cette idée: que la religion mahométane élève une barrière infranchissable entre les Arabes et nous; vaincus, ils nous fuient; victorieux, ils nous exterminent. *La guerre sainte est agréable à Dieu*, dit le Coran; le mal qu'ils nous font est œuvre pieuse. Il n'y a aucune société possible entre le musulman et l'infidèle.

Ainsi, nous serions condamnés à d'éternelles hostilités contre les peuples que nous voulons civiliser! Nous serions réduits à la nécessité de les expulser, de les détruire, ou d'abandonner notre conquête! Mais ne puise-t-on pas ces traits dont on compose le caractère arabe, dans les souvenirs d'une autre époque, plutôt que dans l'étude exacte de leurs mœurs actuelles? Nous le croyons, Messieurs, nous en sommes convaincus.

Il est plus sage d'observer les Arabes dans des circonstances plus récentes; veuillez surtout étudier:

Les relations amicales et pacifiques continuées à la Calle pendant trois siècles, entre la Compagnie française et les Kabaïles qui l'entouraient;

Nos relations au Sénégal avec les Maures, population semblable aux Arabes de l'Atlas;

L'administration ferme et sage à la fois du géné-

ral Munck-Duzer à Bone, et les résultats qu'elle avait produits;

L'inviolable fidélité que nous ont montrée depuis cinq ans, les Douairs et les Smélas dans la province d'Oran;

Les services que nous ont rendus et nous rendent encore tous les jours nos corps de troupes indigènes;

L'emploi des ouvriers indigènes soit par l'État pour les travaux publics, soit par des propriétaires européens pour la culture de leurs terres;

Ces faits et bien d'autres nous autorisent à croire que des relations paisibles et sûres peuvent s'établir entre les indigènes et nous.

Voici donc les résultats que nous espérons de la régle de conduite qui a servi de base au traité de la Tafna : un pouvoir direct, sagement exercé dans les villes et sur le territoire qui les entoure; une influence sur le reste de la Régence, influence que doivent accroître chaque jour, des rapports pacifiques et commerciaux.

Dans la province de Constantine rien n'est encore réglé; elle est la plus importante à raison du voisinage de Tunis, elle a des plaines plus étendues, des populations plus douces et moins nomades.

Nous devons laisser au Gouvernement le choix et la responsabilité du mode d'occupation qu'il y appliquera.

Quel qu'il soit, la conservation de Constantine doit en faire partie. Cette ville est la plus grande, la plus peuplée, la plus industrieuse de la Régence; elle a été longtemps, elle peut être encore le rendez-vous des caravanes qui portent les produits de l'intérieur de l'Afrique sur les côtes de la Méditerranée; elle est entourée de populations amies à

qui nous avons promis protection contre les vengeances de l'ancien bey. Sa possession est pour nous un signe de puissance et un souvenir de courage et de gloire. Cette ville a été consacrée par le sang de nos frères répandu sur ses murs. Le président du conseil nous a déclaré que le Gouvernement ne pensait pas à l'abandonner.

Lorsque le Gouvernement aura régularisé le traité du 30 mai, et organisé notre occupation générale ou restreinte de la province de Constantine ; notre situation dans le nord de l'Afrique conviendra aux desseins que nous devons y poursuivre.

Le projet de loi que le Ministre de la guerre vous a présenté doit, pour obtenir votre approbation, avoir été préparé dans la même pensée.

Il se compose de deux articles.

L'art. 1er est ainsi conçu : « Un crédit extraor-
» dinaire de seize millions six cent soixante-onze
» mille quatre cent huit francs, est ouvert au Mi-
» nistre de la guerre, au titre de l'exercice 1838,
» pour accroissement de l'effectif de l'armée dans
» les possessions françaises du nord de l'Afrique.
» Ce crédit extraordinaire demeure réparti entre
» les chapitres spéciaux du budget de la guerre, con-
» formément à l'état A annexé à la présente loi. »

Les énonciations de cet article contiennent une inexactitude qui est rectifiée par l'état auquel il se réfère. Le crédit entier de 16,671,408 fr. n'est pas demandé pour accroissement d'effectif; cette somme comprend 200,000 fr. demandés pour dépenses de gouvernement, et 200,000 fr. pour dépenses secrètes, et compris aux chapitres 3 *bis* et 24 du budget.

Le chapitre 3 *bis* du budget de 1838 accorde

déjà pour dépenses de gouvernement 196,000 fr.; le chapitre 24, pour dépenses secrètes, 72,000 fr.; le premier crédit serait élevé à 396,000 f., le second, à 272,000 fr.

Ces sommes sont mises à la disposition du gouverneur général; elles sont entre ses mains un moyen d'action pacifique employé lorsque les circonstances le réclament; l'emploi qu'elles reçoivent ne peut être prévu à l'avance, mais un exemple a prouvé à votre Commission qu'il pouvait être quelque fois très-utile. Au mois de février dernier, 1,600 coulouglis de la tribu des Ouled-Zeitoun, inquiétés par Abd-el-Kader, se sont réfugiés sur la portion française de la Régence. Ils ont demandé au gouverneur de leur donner des terres, et d'assurer leur subsistance pendant quelques mois. Une ferme a été louée et mise à leur disposition; ils ont reçu les instruments nécessaires pour construire leurs habitations et labourer leur terre, et du blé ou de l'orge pendant deux mois. Trois cents d'entre eux ont pris du service militaire, le gouverneur général leur a donné la garde de la redoute de Boudouaou sur l'Oued-Kadara.

Ainsi peuvent se présenter des occasions multipliées où les sommes mises à sa disposition seraient un précieux moyen d'influence; la Commission vous propose d'accorder ces deux suppléments de crédit.

La portion des suppléments demandés, qui s'applique à l'accroissement de l'effectif, est de 16,271,408f.

Le budget voté pour 1838 accordait au Ministre de la guerre un effectif total de 302,509 hommes et 56,756 chevaux sur lesquels il était autorisé à entretenir en Afrique, sur le pied de guerre, 22,921 hommes et 7,480 chevaux ou mulets. Il

lui était accordé, pour pourvoir à leur entretien, un crédit spécial de 19,334,597 fr.

Mais postérieurement au vote de la loi qui accordait ces crédits, la nécessité de préparer l'expédition de Constantine avait fait augmenter peu à peu le nombre des troupes qui se trouvaient alors dans la Régence d'Alger; le Gouvernement y employait, au mois d'octobre 1837, 49,955 hommes et 9,995 chevaux.

L'année 1838 a commencé; le Gouvernement a cru nécessaire de conserver les troupes qu'il avait en Afrique; il vous demande l'autorisation d'y entretenir, pendant tout le cours de l'année, 48,000 hommes et 11,372 chevaux ou mulets. Ainsi l'augmentation demandée est de 25,079 hommes et 3,892 chevaux ou mulets; ajoutons que, dans le supplément de crédit, figure une somme de 70,000 francs pour services militaires irréguliers.

Cet effectif, Messieurs, est considérable, les ressources de la France lui permettent de le conserver sur pied; elle pourrait, en le laissant ainsi à trois jours de ses côtes, supporter une guerre européenne, nous n'en doutons pas; et cependant il ne faudrait pas nous exposer à la nécessité d'en retirer même une partie; nous semblerions faire alors un acte de faiblesse. La prudence conseille de ne laisser en Afrique que les troupes qui y sont nécessaires, et de retirer librement, insensiblement, en temps de paix, tout ce qui peut rentrer en France sans compromettre la sûreté de notre occupation.

Mais pour la fin de 1838, une armée de 48,000 hommes est-elle encore nécessaire? Le traité de la Tafna en pacifiant l'ouest et le centre de la Ré-

gence, la prise de Constantine en nous rendant maîtres de l'Est, n'ont-ils pas permis de la réduire ?

Votre Commission ne l'a pas cru.

Ce n'est pas tout d'avoir écrit et signé un traité, il faut le mettre à exécution ; la force, qui rend les négociations plus faciles, rend l'exécution du traité plus prompte. Vous imposez des limites à notre possession, faites-les reconnaître, faites prendre l'habitude de les respecter. Coléah et Blidah restaient soumises à notre administration directe ; le gouverneur général a dû mettre des camps dans leur voisinage pour s'assurer leur soumission. Songez d'ailleurs que toutes les clauses du traité ne sont pas claires, qu'elles exigent de nouvelles négociations.

A Constantine vous êtes les maîtres, mais toutes les tribus de la province n'ont pas reconnu votre autorité, et le bey que vous avez expulsé veille encore sous les armes, à la porte de son ancien beylick.

Pendant que ces germes de difficultés subsistent, nous croyons que la prudence commande de laisser en Afrique les troupes que le gouverneur général demande au Ministre de la guerre.

Nous n'avons du reste aucune observation à vous soumettre sur le détail des chapitres ; leurs chiffres sont la conséquence du principe que nous venons d'adopter.

Ainsi, au lieu de 22,921 hommes que le budget permettait d'entretenir en Afrique pendant l'année 1838, nous y aurons 48,000 hommes ; mais cet excédant de 25,079 hommes sera-t-il pris sur l'effectif général accordé pour les besoins intérieurs et extérieurs de la France, ou sera-t-il mis sur pied même en sus de l'effectif général ?

Dans le second cas, ces 25,079 hommes sont de nouvelles levées dont nous devons la solde entière.

Dans le premier cas, nous les faisons seulement passer de France en Afrique; notre dépense se borne à la différence entre le pied de paix et le pied de guerre; en portant leur solde sur le pied de guerre au budget de l'Afrique, nous devons annuler leur solde sur le pied de paix au budget des divisions intérieures. Notre effectif général reste toujours à 302,509 hommes dont la répartition est autre et plus dispendieuse que celle du budget.

Sur cette question, M. le Président du conseil et M. le Ministre de la guerre ont été entendus dans le sein de la Commission. Ils ont commencé par déclarer que l'augmentation sur laquelle la Commission délibérait était déjà effectuée; que, dès le 1er janvier, en vue du budget de 1838, qui lui accordait un effectif général de 302,509 hommes, le Ministère avait cru devoir l'accroître de 25,079 hommes; qu'en Afrique, cette augmentation de troupes lui avait paru indispensable, ainsi que la Commission le croyait elle-même; que, d'un autre côté, il lui aurait paru dangereux d'opérer une aussi forte réduction sur l'effectif réservé pour la France, de le réduire de 278,066 hommes à 252,987 hommes. MM. les Ministres ont indiqué à la Commission les besoins de chacune de nos divisions militaires, qui leur semblent rendre en tout temps nécessaire un effectif, pour l'interieur, de 278,000 hommes.

Ces explications nous ont suggéré une première réflexion : les crédits accordés au Ministre de la guerre pour l'année 1838 ne lui permettaient d'entretenir que 302,509 hommes. Telle avait été la volonté des Chambres, d'autant mieux exprimée

qu'elles lui avaient refusé un effectif plus fort; telle était la loi de finances promulguée cinq mois auparavant; et cependant, dès le 1er janvier, il met sur pied une armée de 327,588 hommes.

A la vérité, son crédit lui étant accordé pour toute l'année, il n'est pas obligé d'avoir toujours le même nombre d'hommes sous les armes; c'est un effectif moyen que les Chambres lui accordent; il peut l'augmenter aujourd'hui en le réduisant demain. Mais, qui ne voit que, par un accroissement aussi considérable dès les premiers jours de l'année, il sortait presque nécessairement de l'effectif moyen qui lui était accordé? Était-il sûr de trouver dans les douze mois qui allaient suivre, le moment de le réduire dans la même proportion? C'était se préparer l'obligation de demander aux Chambres un supplément d'effectif, et enlever, autant qu'on le pouvait, aux Chambres, la liberté de le refuser.

Cette mesure arbitraire était d'autant plus blâmable que, dans la dernière session, le Ministère s'était trouvé dans une situation analogue, et que les mêmes prétentions avaient excité dans la Chambre une vive discussion. Il avait augmenté, en 1837, de 19,837 hommes nos forces en Afrique. 7,537 hommes avaient été déjà mis sur pied en excédant de l'effectif général; la Chambre s'était résignée à cet acte accompli, mais elle avait décidé que le surplus de 12,300 hommes serait pris sur l'effectif général, et viendrait en déduction des troupes de l'intérieur. Tel est l'objet de l'article 3 de la loi du 10 mai 1837.

Ainsi, malgré la pensée de la Chambre, exprimée dans la discussion de cette loi, malgré la détermination de l'effectif général par la loi de finances du

20 juillet 1837, le Ministère a déjà ajouté à l'armée de l'intérieur les 25,079 hommes qu'elle a cédés à l'armée d'Afrique.

Quelle que soit l'influence d'un acte ainsi accompli, même irrégulièrement, un amendement conforme à l'article 3 de la loi du 10 mai 1837, a été proposé à la Commission. Son auteur accordait encore au Ministère l'augmentation de 7,537 hommes que lui avait accordée la loi du 10 mai pour l'exercice 1837, mais il demandait que la solde de 17,542 hommes complétant les 25,079 hommes fût annulée au budget des divisions intérieures.

Contre cet amendement l'on a dit : l'effectif général de l'armée pour 1838 a été fixé à 302,509 hommes ; mais il a été affecté à trois destinations différentes, 278,066 devaient pourvoir aux besoins de l'intérieur, 1,522 à l'occupation d'Ancône, et 22,921 à l'occupation de nos possessions dans le nord de l'Afrique.

Sur ce dernier article, la Chambre avait refusé au Gouvernement un accroissement de 7,537 hommes qu'il avait demandé, mais on n'entendait pas l'obliger a occuper l'Afrique avec un effectif réduit à 23,000 hommes. Les événements qui se préparaient, le sentiment si prononcé que nous serions dans la nécessité d'aller demander au bey de Constantine une réparation du revers que nos armes avaient éprouvé au mois de novembre précédent, montraient assez que ce moyen d'occupation serait insuffisant. Aussi la Commission du budget disait-elle dans son rapport : « Ce n'est pas » que la majorité de la Commission croie que » toutes les opérations en voie d'exécution doivent » être terminées à la fin de cette année, et que le

» Gouvernement soit tenu rigoureusement de n'a-
» voir dès le 1[er] janvier 1838, que 23,000 hommes
» en Afrique; mais elle a donné la préférence à ce
» chiffre, parce qu'il suffit à la situation où elle veut
» voir arriver nos possessions algériennes; et
» qu'en outre, si les expéditions n'ont pas amené
» la pacification du pays, le Gouvernement pourra
» instruire la Chambre des événements, et récla-
» mer dès l'ouverture de la session prochaine une
» extension dans les crédits. »

Dans la séance du 23 juin 1837, le vote de la Chambre fut conforme aux propositions de sa Commission, et fut expliqué de la même manière (1).

Ainsi, le Ministre était comme autorisé d'avance à venir demander une augmentation d'effectif pour l'Afrique; seulement, la quotité de l'augmentation devait être déterminée par les circonstances, et l'on sait que les circonstances et notre situation en Afrique sont telles que la Commission croit devoir porter l'effectif, pour 1838, à 48,000 hommes.

Mais pourquoi prendre sur l'effectif destiné au service de l'intérieur cet excédant de 25,079 hommes que réclame l'état de nos affaires en Afrique? Pour garantir la sûreté de notre conquête d'Alger, faut-il compromettre celle de la France? Lorsque la Chambre a pensé dans la dernière session que 278,066 hommes étaient nécessaires pour l'intérieur, qui nous autoriserait à dire aujourd'hui qu'une armée de 260,524 hommes peut y suffire?

Pour soutenir l'amendement, on a répondu: la loi du 20 juillet 1837 a fixé l'effectif de l'armée,

(1) Voir les discours de M. Cunin-Gridaine, *Moniteur*, p. 1652, et de M. Mathieu de la Redorte, p. 1653.

mise à la disposition du Gouvernement pour l'année 1838, à 302,509 hommes. Ce n'est que pour se rendre compte des dépenses qu'entraîne l'occupation que, depuis 1834, on a créé pour Alger un budget particulier. On n'a pas entendu faire une armée spéciale d'Alger, distincte de l'armée de l'intérieur; avec l'effectif général qui lui est accordé, le Gouvernement doit pourvoir à tous les besoins de l'intérieur ou de l'extérieur, et lorsqu'on lui réservait la faculté de demander des crédits supplémentaires si les besoins de l'Afrique excédaient les prévisions du budget, c'était comme dans l'exercice alors courant, afin de faire passer du pied de guerre au pied de paix les troupes qui laisseraient l'intérieur pour aller en Afrique.

C'est ainsi que l'on a procédé pour les deux dernières années.

La loi du 21 août 1835 portant fixation des dépenses pour l'année 1836, accordait un effectif général de 304,072 h. qui, déduction faite d'un 45ᵉ pour les incomplets, descendait à 297,315 hommes. 271,960 étaient pour les divisions intérieures, 1,488 pour Ancône, et 23,867 pour l'Afrique. Mais les besoins de l'Afrique augmentèrent. Le Gouvernement y porta ses forces à 31,450 h. Il prit cet excédant sur l'effectif général; en demandant par la loi du 17 juillet 1837 une augmentation au budget spécial de l'Afrique, il proposa une annulation correspondante au budget des divisions intérieures.

Le budget voté le 18 juillet 1836 pour 1837, accordait au Gouvernement un effectif général de 302,509 h. 278,066 étaient destinés aux divisions intérieures, 1,522 h. pour Ancône et 22,921 h. pour l'Afrique.

Le Gouvernement eut besoin de porter ses troupes en Afrique à 41,958 h. La loi du 10 mai 1837 lui a accordé un accroissement réel de l'effectif général de 7,537 h. Mais, après une discussion approfondie, il fut décidé que les autres 12,300 h. seraient pris sur l'effectif de l'intérieur.

A la vérité, par l'adoption de l'amendement, l'armée, en France, serait réduite à 260,524 h.; mais cette réduction n'a rien qui puisse inquiéter, soit que l'on consulte l'état intérieur du pays, soit que l'on examine sa situation extérieure.

Il résulte d'ailleurs du compte rendu pour 1836 que l'effectif entretenu à l'intérieur n'a été, pendant cette année, que de 247,338 h. (comptes généraux présentés par le Ministre de la guerre, p. 7).

Suivant le projet de loi présenté dans la session actuelle pour les crédits supplémentaires de 1837 et d'après les développements qui y sont joints, l'effectif général accordé pour 1837, déduction faite d'un 15e pour les incomplets, était de 303,190 h. dont 263,869 h. pour l'intérieur, 1,522 pour Ancône, et 37,799 pour l'Afrique; et l'effectif moyen réel entretenu à l'intérieur n'a été que de 254,844 h.

Ainsi l'amendement laissera au Ministre de la guerre 13,000 h. au-dessus de ce qu'il avait en 1836, et 6,000 au-dessus de ce qu'il avait en 1837; il évitera un surcroît de dépenses que ne réclament ni l'honneur ni la sûreté de notre pays; il fera respecter le droit des Chambres que le Ministère a violé en anticipant sur leur vote.

Sur cet amendement, Messieurs, votre Commission a été partagée; ainsi elle ne l'a pas adopté et vous propose le vote pur et simple de l'article premier du projet de loi.

Nous devons ajouter que, depuis le jour où la Com-

mission entendait les membres du cabinet et prenait cette résolution, un incident politique dont on ne peut méconnaître la gravité, a éclaté à l'improviste sur nos frontières du Nord; M. le Président du Conseil s'en est prévalu dans la Commission générale du budget de 1839 pour obtenir tous les crédits que le Ministre de la guerre avait demandés, et cette Commission les lui a accordés. Ce qui n'était d'abord qu'une question financière devenait ainsi tout à coup une question de dignité nationale. Si une économie sage, en toute autre circonstance, pouvait recommander de réduire de 18,000 hommes notre armée intérieure, la prudence ne conseillait-elle pas de laisser au Gouvernement tout ce qu'il demandait pour faire face à des événements dans lesquels sa responsabilité pouvait et devait seule être engagée?

Ces considérations étaient de nature à modifier quelques-unes des opinions qui avaient soutenu l'amendement proposé, mais une nouvelle délibération n'a pas été nécessaire puisque la Commission vous proposait déjà d'adopter l'article premier du projet de loi.

Pour maintenir l'ordre dans nos possessions d'Afrique, pour assurer la paix en arrêtant par la crainte les indigènes qui seraient tentés d'être nos ennemis, pour offrir une protection toujours prête à ceux qui acceptent notre pouvoir, nous sommes obligés d'avoir sur pied une armée encore considérable. Mais il est d'autres dépenses qui doivent être la suite de notre occupation. Les établissements que l'apathique ignorance des Turcs a laissés dans la Régence sont loin de nous suffire. Notre armée manque de casernes, d'hôpitaux, de magasins; les eaux qui descendent des coteaux de l'Atlas dans les plaines de la Métidjah et

de la Seybouse s'arrêtent depuis des siècles sur quelques parties de ces plaines, et en rendent le voisinage dangereux. Aucune route ne traverse le territoire que nous occupons; les ports ne sont pas sûrs. L'humanité, la prudence, la politique nous commandent d'y faire quelques travaux.

Le budget ordinaire, dans les sessions précédentes, a fourni au Gouvernement les moyens d'entrer dans cet ordre de dépenses. On nous demande 1,500,000 francs de crédits supplémentaires pour les poursuivre avec plus d'activité. C'est l'objet de l'art. 2 du projet de loi que nous examinons.

Le Ministre indique la dépense totale qu'exigera chacun des travaux qu'il projette, et la somme qu'il croit pouvoir y employer pendant l'année 1838, par supplément au budget ordinaire. Nous nous expliquerons sur l'un et l'autre points.

Nous apprécierons ces différents travaux dans l'ordre qu'indique leur degré d'urgence et d'utilité.

§ Ier. CASERNES, HOPITAUX, MAGASINS.

Depuis que nous occupons les différents points de la côte d'Afrique, l'Administration cherche à tirer parti d'anciens établissements pour loger les soldats, pour recevoir les malades ou les prisonniers, pour emmagasiner les vivres; mais, en général, ces établissements ne présentent pas les conditions de salubrité que l'on devait exiger. Dans les lieux où l'on n'a pu en trouver, le soldat a été logé dans des barraques en planches dont souvent il avait encore plus à souffrir. Les praticiens éclairés que nous avons eu en Afrique attribuent à cette cause une partie des maladies nombreuses qui, chaque année, font des ravages dans les rangs de notre armée.

Le Gouvernement croit que la dépense totale pour les casernes, hôpitaux, prisons et magasins militaires s'élevera à 4,700,000 fr.

Il ferait ces travaux à Alger, à Oran, à Bone, à Bougie, près de Blidah, près de Coléah, au camp de la Chiffa et aux camps établis sur la route de Bone à Constantine. Rien n'est demandé pour cette dernière ville où notre armée paraît avoir trouvé des établissements convenables et suffisants.

Il résulte des états fournis à votre Commission, qu'avec les établissements déjà existants, les améliorations qu'ils ont déjà reçues et le crédit de 4,700,000 fr. demandé par le projet de loi, on aurait, sans compter Constantine, des casernes pour 39,000 hommes, des hôpitaux pour près de 4,000 malades; des prisons pour 1,700 prisonniers, des écuries pour 7,400 chevaux.

Comme nous n'avons eu aucun document constatant l'état actuel des bâtiments à réparer, aucun plan indiquant les travaux que l'on veut entreprendre, aucun devis qui puisse nous faire connaître le prix des matériaux dans chaque localité, le prix probable de la main-d'œuvre, il nous a été impossible d'apprécier cette évaluation de la dépense totale.

Nous devons cependant faire deux observations : Les travaux définitifs de casernement que le Gouvernement va faire en Afrique, doivent être proportionnés à l'effectif ordinaire que, pendant longtemps, il sera vraisemblablement obligé d'y garder, et non pas à l'effectif accidentel et extraordinaire qu'il y entretient en ce moment. Or, en ajoutant les établissements de Constantine à ceux qui figurent dans les projets, nous voyons qu'il aurait, à

peu de chose près, de quoi loger un 48,000 hommes.

D'un autre côté, il serait d'une mauvaise administration de faire des travaux permanents et dispendieux dans des lieux où ils n'auraient qu'une utilité passagère. Les camps de Dréan, de Guelma et de Mjez-Amar sont bons aujourd'hui pour assurer la route de Bone à Constantine; mais lorsque cette route sera faite, lorsque les tribus qui la bordent auront pris l'habitude de vivre paisibles sous nos lois, il suffira de conserver un de ces camps. Il ne faut pas renouveler la faute de la Tafna, faire des ouvrages qui seraient plus tard abandonnés.

Quoi qu'il en soit, Messieurs, votre Commission attache une telle importance à des travaux qui doivent protéger la santé, ménager la vie de nos soldats, qu'elle vous propose, dès à présent, d'accorder un crédit supplémentaire pour cet objet; le budget de 1838, chap. XIX, art. 2, accorde déjà un million; nous vous proposons d'y ajouter une somme égale...............ci. 1,000,000 fr.

§ II.—DESSÉCHEMENTS.

Le territoire qui environne Oran, Arzew et Mostaganem est très-sain; mais il en est autrement des plaines de la Métidjah et de la Seybouse.

La plaine de la Métidjah est resserrée entre les coteaux du petit Atlas au sud, le massif d'Alger et les collines du Sahel au nord; elle ne descend vers la mer que du côté du nord-est et par une pente très-douce; et, encore, des sables amoncelés à l'embouchure de ses rivières viennent en gêner le cours. Il résulte de cette disposition des lieux que les eaux qui descendent de l'Atlas ou du massif

d'Alger, ne coulant que difficilement, s'arrêtent en beaucoup d'endroits et forment des marais dont l'influence fatale se fait sentir au loin.

La plaine de la Seybouse, au sud de Bone, est encore plus insalubre ; elle est arrosée par deux rivières, la Seybouse et la Boujima, et par plusieurs ravins qui descendent des montagnes voisines ; elle est inondée dans la saison des pluies, le printemps et l'automne ; les eaux s'arrêtent dans quelques-unes de ses parties plus basses que le niveau de la mer. Les exhalaisons qui s'en élèvent produisent les épidémies connues sous le nom de fièvres d'été et de fièvres d'hiver.

Le Gouvernement s'est déjà occupé de combattre l'insalubrité de ces deux plaines. Il a employé, jusqu'à la fin de 1836, sur les fonds qui lui étaient accordés pour services civils, dans la province d'Alger, 223,000 fr., et dans celle de Bone 126,000 fr.

Il paraît qu'en 1837 il a été employé dans la première, 30,000 fr. ; et dans la seconde, 10,000 fr.

Ces travaux, surtout dans la plaine de la Métidjah, ont produit, nous dit-on, des résultats satisfaisants.

C'est-là, Messieurs, une utile entreprise, et que vous devez être disposés à seconder.

Toutefois, nous regrettons de ne pouvoir vous indiquer même approximativement la dépense qu'entraînera le desséchement de ces deux plaines.

Les études faites dans la Métidjah ne comprennent que le territoire situé entre l'Arrach et la Hamise, et les environs du camp de Bouffarick. Plus de la moitié de la plaine reste encore à étudier.

D'ailleurs, les plans et devis des desséchements projetés entre l'Arrach et la Hamise, ont été dressés en 1834 ; ils furent faits par le chef du génie,

revisés par le colonel directeur et soumis au Comité des fortifications qui, le 23 juillet 1835, émit l'avis que la plus grande partie des études devaient être refaites. Votre Commission ignore si l'on s'en est occupé depuis.

Aux environs de Bone, même insuffisance dans la préparation des projets. Ils ont été préparés par le chef du génie, contredits par le colonel directeur, et n'ont pas été soumis au comité.

Votre Commission n'a donc aucun moyen de juger si la dépense totale des desséchements sera de 2,500,000 fr. comme le dit le Gouvernement, si elle sera plus faible ou plus forte.

Néanmoins elle croit indispensable d'activer ces travaux; et tout en priant M. le Ministre de la guerre d'ordonner des études plus sérieuses, elle vous propose d'accorder pour 1838, un supplément de crédit de 60,000 fr.

§ III. ROUTES.

Il est inutile de signaler l'importance politique, commerciale, civilisatrice des voies de communication qui uniraient entre eux les différents points du territoire que nous nous sommes réservé. Déjà des routes ont été ouvertes dans les trois provinces de Bone, d'Oran et d'Alger.

La route de Bone à Constantine a été tracée par nos officiers du génie, dans nos deux dernières expéditions. On a estimé qu'elle aurait une longueur de 160,000 mètres. C'est la seule route entreprise dans cette partie de la Régence.

Dans l'Ouest, il en existe une, entreprise depuis 1831 et terminée, qui réunit Oran au fort de Mers-el-Kébir. Il paraitrait utile de la prolonger d'O-

ran jusqu'à Arzew, dans une longueur de 60,000 mètres.

Quatre routes principales ont été ouvertes de 1832 à 1835 dans la province d'Alger; elles partent toutes de la ville d'Alger : la première se dirige au sud-ouest, vers Coléah, par Doueira et Maelma; la seconde au sud, vers Blidah, par Doueira et Bouffarick; la troisième au sud-est, vers le territoire occupé par la tribu des Béni-Moussa, par Kouba et le gué de Constantine. La quatrième, à l'est, vers l'Oued-Kadara, par la Maison Carrée, la Rassauta et Boudouaou.

La longueur totale de la 1re est de 51,160 mètres.
De la seconde.........21,000
De la troisième.......28,000
De la quatrième.......41,000

Total des quatre routes....141,160

Mais elles sont déjà ouvertes sur une partie de leur étendue.

La première sur 35,160 mètres.
La seconde..... 9,000
La troisième.... 6,000
La quatrième. ..17,000

Parties ouvertes mais non achevées............67,160 67,160

Parties à ouvrir.................74,000

Le Ministre estime que les parties de routes déjà ouvertes lui coûteront, encore pour être mises à

l'état d'entretien ,. . . . . .340,000 fr.

En réunissant ensuite les routes ou parties de routes à ouvrir dans les trois provinces, on a une étendue totale de 294,000 mètres. Le Ministre croit que le mètre reviendra a 10 fr. Ce qui fait une dépense de. 2,940,000

En tout. 3,280,000

Il nous était difficile de savoir si cette évaluation est rigoureusement exacte.

Nous n'avons aucuns renseignements sur le prix des matériaux dans les lieux que ces routes doivent traverser ; le coût des travaux dépendra aussi des ouvriers que l'Administration pourra employer. Le nombreux effectif que nous laissons en Afrique, pour 1838, lui offrira une utile ressource, et elle ne doit pas hésiter à en faire usage, puisque l'on a remarqué que le travail de nos soldats tourne au profit de leur santé. Nous recommandons aussi l'emploi des indigènes; c'est un moyen de nous les attacher que de les faire participer à de semblables améliorations.

Il a été affecté aux routes, en 1837, sur les fonds alloués pour travaux publics, une somme de 96,000 fr.; le budget de 1838 a pu fournir une somme égale; nous vous proposons d'y ajouter un crédit supplémentaire de 120,000 fr.

§ IV. PORT D'ALGER.

Nous n'avons, sur les côtes de l'ancienne Régence, qu'un seul port creusé de main d'homme, le port d'Alger. Il est très-étroit et peu profond. Il peut ontenir en tout soixante bâtiments, quelques-uns

de huit cents tonneaux, la plupart de trois cents. Les vaisseaux de guerre ne peuvent y entrer. Ils restent en dehors exposés pendant la mauvaise saison aux vents du nord. Alger est le point central de cette côte, la capitale de l'ancienne Régence, le symbole de notre souveraineté ; c'est là que se trouvent nos principaux établissements ; il est naturel d'y avoir notre port militaire.

Suivant les plans qui ont été soumis à votre Commission, il serait facile de faire un port d'une grandeur suffisante en continuant vers le sud-est le môle actuel dans une longueur de 570 mètres, et en construisant une jetée de la porte Babazoun jusqu'à la roche d'Algefna vers l'est-sud-est, dans une longueur de 285 mètres.

La passe comprise entre ces deux jetées aurait 200 mètres d'ouverture; l'espace qu'elles renfermeraient serait de 208,876 mètres carrés, ou 21 hectares environ. La profondeur moyenne de l'eau serait de 14 mètres. Une partie du port recevrait les bâtiments marchands, une autre les vaisseaux de guerre.

Nous ne vous parlons pas d'un second port projeté à l'est du premier, ouvrage qui nous paraît inutile, ni des réparations des quais, travail qui n'est pas urgent.

Les deux jetées dont nous vous avons indiqué la longueur et la direction, seraient construites en blocs de béton et couronnées en moellons et en pierres de taille. La dépense totale est portée à 14 millions.

Quelle que soit l'étendue de cette dépense, votre Commission vous propose de l'entreprendre. Elle est frappée de l'imminente nécessité d'avoir à Alger un port militaire pour retirer de notre conquête

l'un des principaux fruits que nous en attendons. Nous avons, d'ailleurs, été encouragés par une expérience déjà faite. Avec les fonds alloués chaque année, l'Administration a déjà commencé le prolongement du môle et l'on a remarqué que chaque mètre de prolongement améliore le port existant et ménage aux vaisseaux un abri plus sûr. Ainsi, ce travail est déjà utile avant d'être achevé. Nous vous proposons d'allouer pour 1838 un supplément de crédit de 320,000 fr.

Les autres travaux projetés par le Gouvernement nous ont paru moins urgents ou moins utiles.

M. le Ministre de la guerre n'a pas insisté sur le crédit demandé pour le matériel de l'artillerie.

Il pourra être bon d'avoir à Alger un lazaret, sinon comme moyen sérieux de préserver la Régence de l'invasion des maladies contagieuses, au moins pour conserver avec les ports de l'Italie des relations plus faciles; mais aucun plan de ce lazaret dont on porte la dépense totale à 600,000 fr. n'est produit; on ne sait même pas au juste sur quelle partie de la côte on le placera.

Enfin, les fortifications que le Ministre se propose de faire à Alger, à Bouffarick, à Blidah, à Coléah, sur la ligne de la Chiffa, sur la route militaire de Constantine ne nous paraissent pas toutes nécessaires. Il faut remarquer, d'ailleurs, que le chapitre XIX du budget accorde déjà pour fortifications et bâtiments militaires un crédit de 1,500,000 f.; il résulte d'un tableau inséré à la page 171 du premier volume des documents imprimés, que depuis 1830 il a été employé, en fortifications seulement, 2,176,915 fr. Nous pensons que les travaux vraiment utiles pourront se faire au moyen du crédit

ordinaire accordé chaque année par le budget.

Ainsi, nous partageons entre les casernes, hôpitaux et magasins, les desséchements, les routes, et le port d'Alger, le crédit supplémentaire de 1 million 500,000 fr., demandé par l'art. 2 du projet de loi.

Il nous paraît utile de demander pour la session prochaine un compte des travaux qui seront exécutés avec les fonds que nous vous proposons d'allouer.

Votre Commission vous propose donc de laisser en Afrique un effectif suffisant pour y asseoir fortement notre puissance; elle vous propose de donner une active impulsion à des travaux qui seront utiles à la santé de nos troupes, qui mettront en relation facile les divers points du territoire que nous administrerons, qui donneront aux vaisseaux de l'État et à ceux du commerce un refuge assuré sur une côte quelquefois dangereuse.

Mais tout ne sera pas terminé par ces féconds moyens de sécurité, d'ordre, de prospérité que nous portons sur le territoire de l'ancienne Régence; il ne suffit pas non plus que le Gouvernement assure aux populations qui vivront sous sa dépendance, tous les bienfaits d'une juste et sage administration; il ne suffit pas qu'il entretienne des relations amicales avec les tribus qui nous environnent; il importe que les plaines que nous nous sommes réservées soient mises en culture; mais, par qui? devons nous y appeler des colons, et les établir aux frais de l'État?

Les terrains cultivables qui entourent les villes ou villages que nous occupons d'Oran à la Calle, ne sont pas des biens sans maîtres que nous puis-

sions abandonner au premier occupant; dans quelques parties de la Régence, le droit de propriété est reconnu des Arabes; ils l'acquièrent et le transmettent, bien qu'ils n'aient pas les moyens réguliers que nous avons de le prouver et de déterminer les limites et l'étendue de la terre à laquelle il s'applique.

Quelques-uns de ces immeubles appartenaient, avant la conquête, au domaine public; ce sont les seuls dont le Gouvernement pourra disposer, après qu'il les aura reconnus et en aura pris possession.

S'en servira-t-il pour créer en Afrique des colonies militaires? On a cru qu'il serait possible de trouver en France, soit des soldats libérés du service, soit des jeunes gens sans travail qui consentiraient à se soumettre au régime militaire, de les organiser en légion et de les envoyer en Afrique. Là on leur donnerait, sur les points les plus avancés du territoire que nous occupons, une étendue de terrain proportionnée à leur nombre, où ils bâtiraient et qu'ils cultiveraient; ils seraient soldés et entretenus pendant cinq ans par l'État, qui leur fournirait en outre l'argent, les matériaux et les outils nécessaires pour se construire une maison et mettre leurs champs en culture, les bestiaux et les semences que demanderaient leurs propriétés. Ces colons garantiraient nos possessions contre les incursions des indigènes; ils couvriraient nos villes et les colons civils qui pourraient s'établir entre eux et les villes. Ils permettraient, après quelques années, de réduire de moitié les troupes que nous sommes obligés d'avoir en Afrique.

Votre Commission ne condamne pas d'une ma-

ıière absolue ce système; cependant elle n'a pas ru devoir le recommander au Gouvernement. Nous doutons d'abord qu'il soit praticable; la vie est facile en France, il est peu de bras qui manquent de travail; les hommes formés par la discipline du service militaire sont presque assurés de trouver dans nos campagnes une vie aisée et honorée; ils y ont des devoirs de famille à remplir; il y en aurait peu qui accepteraient les chances de cette émigration. Arrivés là ils ne pourraient y vivre seuls; leur nouvelle condition exigerait qu'ils se créassent une famille. Quel moyen raisonnable aurait-on de la leur procurer? Dans leur vie agricole et par les intérêts qu'elle leur créerait, ils risqueraient de perdre bientôt l'aptitude militaire qui les rendrait propres à remplacer une partie de notre armée active; pendant cinq ans ils coûterait plus à l'État que la force qu'ils devraient remplacer, et, après cinq ans, qui nous garantiraient qu'ils ne reviendraient pas en France? Enfin jusqu'à leurs dispositions militaires, s'ils les conservaient, pourraient avoir des inconvénients; il serait à craindre qu'ils ne respectassent pas très-scrupuleusement les frontières sur lesquelles on les aurait placés, et qu'ils entretinssent avec les indigènes cet état de luttes et d'hostilités que nous devons nous efforcer de faire disparaître.

Dans une pensée différente, un membre de la Commission a proposé d'accorder au Ministre de la guerre 200,000 fr. pour encouragements aux colons français qui voudraient s'établir dans nos possessions d'Afrique. Dans l'intention de l'auteur de l'amendement, ces encouragements consisteraient en ceci : on leur donnerait des terres. Le domaine a

des propriétés, mais elles ne sont pas encore reconnues; d'ailleurs elles ne sont pas aussi étendues qu'on pourrait le croire; il faut que le Gouvernement ait la faculté d'en acheter pour donner aux colons qui se présentent. Il serait utile en outre de cadastrer ces terres, d'entourer d'une enceinte les villages que fourniraient les colons. Il ne suffit pas de leur offrir les arbres de nos pépinières; il faut leur donner cette autre sorte d'encouragements. Ainsi ont été créés, auprès d'Alger, les villages de Kouba et de Dely-Ibrahim.

On a répondu que le véritable encouragement que l'État devait donner aux cultivateurs qui voudraient s'établir sur notre territoire en Afrique, c'était de leur assurer la paix et la sécurité. Qu'il pouvait y avoir des inconvénients à les appeler par des secours plus directs. Les exemples de Kouba et Dely-Ibrahim ne permettent pas d'en espérer de grands avantages; « En 1831, des colons arrivèrent » en Afrique lorsqu'il n'y avait encore aucun tra- » vail à leur donner; il fallait fournir à leur sub- » sistance et leur procurer des abris; en 1832, des » terrains leur furent assignés à Kouba et à Dely- » Ibrahim; on leur bâtit des maisons, on leur » donna des rations, des instruments, des semences, » des bêtes de labour. Mais ces hommes sans ar- » gent ouvrirent des cabarets, se livrèrent aux » charrois et cultivèrent fort peu. » (Documents imprimés, 2e partie, p. 389.) Tout au moins faudrait-il prendre des précautions infinies pour rendre ces efforts utiles et les Ministres, consultés sur ce point, nous ont répondu que, depuis un an, occupés du soin d'établir et de consolider notre puissance en Afrique, ils n'avaient pu encore étudier tous les moyens de l'utiliser.

La Commission a été partagée sur le mérite de et amendement; elle ne vous propose pas de l'a- lopter.

Au surplus, Messieurs, sans exclure, à Dieu ne plaise, les hommes qui viendront en Afrique, soit pour y seconder généreusement les projets de civili- ation que le Gouvernement doit y former, soit pour employer leurs capitaux, leur activité et leur indus- rie sur cette terre qui peut retrouver son antique fé- condité, les colons que désire avant tout la majorité le votre Commission, ce sont les indigènes. Nous voudrions qu'ils s'attachassent au sol, qu'ils chan- geassent leurs tentes en maisons, qu'ils pris- sent l'habitude d'un travail continu, qu'ils pus- sent insensiblement se lier à nous par les exem- ples salutaires que nous leur donnerions, par les échanges profitables qu'ils viendraient faire sur le marché de nos villes, qu'enfin ils en vinssent à comprendre et à bénir la puissance protectrice sous laquelle ils vivraient. Nous l'avons déjà dit, nous ne pensons pas que leur religion, si du moins nous ne l'outrageons pas, établisse entre eux et nous une barrière insurmontable.

Nous croyons, au contraire, pouvoir former avec eux un peuple qui nous sera utile sur les cô- tes de l'Afrique, et cette espérance que doit, avec l'aide du temps, réaliser une administration habile, sage et constante dans ses vues, est un des princi- paux motifs qui nous font accepter l'idée des sacri- fices que la France devra supporter encore long- temps.

N'oublions pourtant pas, Messieurs, que notre devoir est de travailler à rendre ces sacrifices plus légers.

Ils seraient éternels avec l'état de guerre; la paix

nous permettra de les réduire chaque année. Des motifs accidentels et passagers exigent encore la présence de 48,000 h. dans l'ancienne Régence; mais nous avons lieu d'espérer qu'une partie de ces troupes pourra rentrer en France au commencement de 1839. Les travaux que vous autoriserez pour conserver la santé, la force et la vie de nos soldats, pour rendre les communications plus rapides, faciliteront encore la réduction de notre effectif militaire. Ainsi, la politique que l'humanité et la raison nous conseillent de suivre, doit à la fois, par un heureux accord, atténuer les charges que la France s'impose pour l'Afrique, et nous créer en Afrique un établissement solide, puissant et glorieux.

PROJET DE LOI

PROJET DE LOI
Présenté par le Gouvernement.

Article premier.

Un crédit extraordinaire de seize millions six cent soixante-et-onze mille quatre cent huit francs (16,671,408 francs) est ouvert au Ministre de la guerre, au titre de l'exercice 1838, pour accroissement de l'effectif de l'armée dans les possessions françaises du nord de l'Afrique.

Ce crédit extraordinaire demeure réparti entre les chapitres spéciaux du budget de la guerre, conformément à l'état A annexé à la présente loi.

Art. 2.

Il est également ouvert au Ministre de la guerre, au titre du même exercice, un crédit spécial d'un million cinq cent mille francs (1,500,000 fr.) pour travaux extraordinaires, civils et militaires, à effectuer sur les divers points de l'Algérie.

PROJET DE LOI
Amendé par la Commission.

Article premier.

Comme au projet.

Art. 2.

Les deux premiers paragraphes comme au projet.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
Ce crédit extraordinaire, qui ne pourra recevoir aucune autre affectation, demeure réparti par chapitres du budget, conformément à l'état B ci-annexé.	
Il sera rendu un compte spécial et distinct de son emploi.	Il sera rendu, *dans la prochaine session des Chambres*, un compte spécial et distinct de son emploi.
Art. 3.	Art. 3.
Il sera pourvu aux dépenses extraordinaires autorisées par la présente loi, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 20 juillet 1837 pour les besoins de l'exercice 1838.	Comme au projet.

ÉTAT A.

CHAPITRES spéciaux du budget.	NATURE des DÉPENSES.	CRÉDITS EXTRAORDINAIRES DEMANDÉS par le Gouvernemt.	CRÉDITS EXTRAORDINAIRES ACCORDÉS par la Commission.
		fr.	
3 bis.	Gouvernement d'Afrique..	200,000	Comme au projet.
4	États-majors............	259,140	
5	Gendarmerie............	165,995	
8	Solde et entretien des troupes..................	9,913,414	
9	Habillement et campement.	1,195,979	
10	Lits militaires...........	66,304	
11	Transports généraux......	502,700	
12	Remonte générale....... .	605,400	
13	Harnachement.......... .	242,840	
14	Fourrages...............	1,295,970	
22	Services militaires irréguliers..................	70,000	
24	Dépenses accidentelles et secrètes...............	200,000	
	Total..........	16,671,408	

CHAPITRES spéciaux du budget.	DEMANDES DU GOUVERNEMENT. — NATURE DES DÉPENSES.		CRÉDITS demandés.	CHAPITRES spéciaux du budget.	PROPOSITIONS DE LA COMMISSION. — NATURE DES DÉPENSES.	CRÉDITS proposés.
			fr.			
18	Matériel de l'artillerie...	Magasin pour abriter le matériel.... Commencement d'armement des places........................	300,000	18	Matériel de l'artillerie.	Rejeté.
19	Matériel du génie.......	Constructions de casernes et magasins à Alger, Douera, Oran, Bone et Bougie........................ Construction d'hôpitaux à Alger, Douera et Bone......... ..... Fortifications neuves à Alger, Boufarik, Blidah, Coléah, la ligne de la Chiffa et la route militaire de Constantine..	700,000	19	Art. 2. Casernes, hôpitaux, magasins	1,000,000
23	Services civils en Afrique. .	Routes d'Alger aux limites du territoire réservé, d'Oran à Arzew, de Constantine à la mer. . . . . Desséchements. — Prolongation du môle d'Alger. — Lazaret	800,000	23	Desséchements.	60,000
					Routes d'Alger aux limites du territoire réservé, d'Oran à Arzew, de Bone à Constantine.	120,000
					Prolongation du môle d'Alger. . .	320,000
		Total.	1,800,000			1,500,000

(N° 250.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen du projet de loi concernant des crédits à ouvrir au Ministère des finances sur l'exercice 1838,*

PAR M. DUPRAT,

Député de Tarn-et-Garonne.

Séance du 30 Mai 1838.

Messieurs,

Il est une pensée qui doit diriger sans cesse les Commissions chargées de l'examen de projets de loi de crédits supplémentaires et extraordinaires et influer sur leur détermination : cette pensée est l'application du principe qui regarde comme un abus into-

* Cette Commission est composée de MM. Desmousseaux de Givré, Deslongrais, Rihouet, Duprat, Legentil, Saglio, Haas de Belfort, Pascalis, Beudin.

lérable, dangereux pour l'ordre de notre comptabilité, l'introduction des crédits qui apparaissent inopinément dans les premiers mois d'un exercice, quelquefois même avant le vote du budget auquel ils s'appliquent, et qui doivent être affectés, soit à l'insuffisance des prévisions, soit à un service qui ne pouvait être prévu au moment de la rédaction du budget.

Nous devons nous défendre, à cet égard, d'aucun acte de complaisance afin que MM. les Ministres étudient avec plus de soin les véritables besoins des divers services, et qu'ils en apprécient l'étendue avec plus d'exactitude; comme aussi afin d'obtenir que leur prévoyance s'applique à reconnaître les causes qui peuvent survenir dans le cours de l'exercice, et qui sont susceptibles de tromper les combinaisons les mieux établies. Les budgets alors comprendraient l'ensemble des dépenses, et les Commissions qui sont chargées de leur examen pourraient les apprécier et les mieux combiner avec les recettes.

Cela dit, nous allons en faire l'application au projet de loi concernant des crédits à ouvrir à M. le Ministre des finances sur l'exercice 1838, montant à 5,057,352 fr. 48 c.

Ces crédits sont supplémentaires et extraordinaires; ils s'appliquent à divers chapitres du budget du Ministère des finances de l'exercice 1838; nous les traiterons séparément et dans le même ordre qu'ils se trouvent portés au projet de loi.

CHAPITRE XXI.

Administration centrale des finances.

Ce chapitre a été doté, au budget de 1838, de 5,487,560 fr.

Sur cette allocation :

L'administration centrale des forêts prend une allocation de.................... 221,700 fr.

L'administration des contributions indirectes 541,100

L'administration des postes...... 435,500

Les crédits demandés par le présent projet viennent accroître, comme suit, les précédentes allocations :

Pour les bureaux de l'administration des forêts.................. 5,000

Pour les bureaux de l'administration centrale des contributions indirectes......................... 15,000

Pour les bureaux de l'administration centrale des postes........... 3,550

Nous avons dû rechercher les causes et motifs de ces augmentations de crédits.

L'exposé dit, en ce qui concerne le crédit de 5,000 francs pour les bureaux de l'administration des forêts, que de nouveaux travaux ont été imposés à cette administration pour les opérations relatives à l'extinction des droits d'usage dans les bois de l'État, et que le supplément de crédit doit être accordé pour cette dépense.

Cependant nous lisons, dans le rapport de la Commission du budget du Ministère des finances pour l'exercice 1838, qu'il avait été demandé une augmentation de crédit pour rétribuer de nouveaux employés de l'administration centrale des forêts, dans l'intérêt de certaines opérations qui se rattachaient à un nouveau système d'administration des forêts de l'État. Cette proposition fut rejetée, mais il fut accordé, pour cette dépense, un surcroît de crédit à l'allocation de l'administration centrale des forêts qui forme une des sections du chapitre XXI du budget du Ministère des finances pour 1838. Il semblait donc que cette prévision pourrait être employée à l'opération des cantonnements, bien qu'elle n'eût pas cette affectation spéciale.

L'extinction de certains droits d'usage dans les forêts de l'État doit être une chose avantageuse aux produits du Trésor. L'utilité de cette opération a été reconnue dans le rapport sur le budget du Ministère des finances de 1839. Une somme de 10,000 f. doit y être affectée. Elle a été votée par la Chambre, et elle se trouve comprise dans l'allocation du chapitre XXI du dit budget.

M. le Ministre des finances désire que ce travail puisse être entrepris cette année, et il demande un supplément de crédit indiqué ci-dessus.

Votre Commission n'a pas pensé que le vote de la Chambre, qui avait consacré la dépense pour l'exercice 1839, pût dispenser d'examiner s'il y avait utilité de faire rétroagir la disposition sur l'exercice 1838.

La discussion a fait ressortir l'utilité de commencer, le plus prochainement possible, les recherches

qui doivent préparer une mesure essentielle à la bonne gestion des forêts de l'État.

Ce crédit n'est pas destiné à augmenter le personnel de l'Administration centrale, mais à indemniser le travail de ceux qui seront chargés des opérations qui se rattachent à l'opération projetée.

Ce travail sera difficile et délicat, il faudra consulter les titres de propriété, les droits des usagers, les actes qui en ont été les conséquences, diriger et examiner les expertises, suivre les instances judiciaires; ce sera une œuvre qui exigera des connaissances spéciales, élevées, et qui ne saurait être confondue avec le travail habituel des bureaux.

Votre Commission, sous la réserve de ces explications, vous propose d'adopter le crédit supplémentaire de 5,000 fr.

Le crédit supplémentaire de 15,000 fr. demandé par l'Administration centrale des contributions indirectes, s'explique naturellement; c'est une conséquence des dispositions de la loi du 18 juillet 1837, qui accorde la perception des divers droits sur les sucres indigènes. Ces droits doivent être perçus le 1er juillet prochain; il importe que le service soit organisé avant cette époque.

Nous nous sommes informés des intentions de l'Administration; nous aurions voulu connaître le nombre des employés qui doivent renforcer les bureaux de l'Administration centrale et savoir comment le crédit demandé serait entre eux réparti.

Il nous a été répondu que le personnel serait accru de dix employés, qui n'appartiendront pas à la classe des employés supérieurs de l'Administration, et qui seraient chargés du matériel du travail, de l'expédition des affaires : la quotité du traitement

n'étant pas fixée, elle apparaîtra dans les comptes de 1838, et pourra être appréciée.

Votre Commission a adopté le crédit supplémentaire de 15,000 fr.

Le crédit de 3,550 fr. qui doit être appliqué aux bureaux de l'administration des postes est destiné à assurer le service des paquebots à vapeur de la Méditerranée.

Ce crédit servira à la création de quatre employés dans l'administration centrale des postes. Nous vous proposons de l'accorder.

CHAPITRE XXII.

Administration centrale des finances. (Matériel.)

M. le Ministre des finances demande sur l'exercice 1838, un crédit supplémentaire de 20,000 fr. qui sera affecté aux dépenses qui seront le résultat des tournées accidentelles des agents de l'inspection générale entreprise pour des études à l'étranger, pour la surveillance du service des postes dans la Méditerranée et du service du Trésor dans l'Algérie. M. le Ministre, dans l'exposé des motifs, observe que l'insuffisance ordinaire du fonds affecté aux frais de tournée détermine la demande du supplément.

Le fait sur lequel M. le Ministre s'appuie manque d'exactitude; les comptes de 1835 et 1836 ont constaté un excédant de crédit sur l'allocation de 130,000 fr.

Le budget de 1839, comparé au budget de 1838, présente, il est vrai, une augmentation de 20,000 f. pour les frais de tournées ordinaires et extraor-

dinaires des agents de l'inspection générale des finances.

Il ne nous appartient pas de contester ce qui a été réglé pour l'exercice 1839 ; nous avons voulu nous rendre compte de la nécessité de faire réagir l'augmentation de crédit sur l'exercice 1838.

Sans doute il peut être utile aux intérêts généraux du pays que M. le Ministre des finances puisse, en temps opportun, confier des inspections extraordinaires à des hommes supérieurs, et les charger d'aller dans les pays les plus lointains recueillir des renseignements qui peuvent perfectionner nos institutions; mais cette faculté doit être restreinte dans de sages limites. Le crédit de 130,000 f. ouvert au budget 1838, avait été suffisant jusqu'à ce jour. Le Ministre des finances n'avait pas demandé une plus forte somme, et cependant tous les services que l'on veut satisfaire au moyen du crédit supplémentaire étaient bien connus lors de la présentation du budget.

Votre Commission a pensé qu'il convenait de ne pas gêner les explorations que le Ministre des finances pourrait tenter; que toutefois l'exercice 1838 serait à moitié écoulé lorsque cette loi pourrait être exécutoire; que les missions extraordinaires n'auraient pas dû commencer avant cette époque, et que, par ces motifs, il y avait lieu de réduire à 10,000 fr. le crédit demandé.

CHAPITRE XXVIII.

Dépenses d'exercices clos.

Ce chapitre est ouvert pour mémoire au budget

de 1838, et le Ministère vous demande un crédit de 33,237 fr. 59 c. pour acquitter les indemnités allouées aux courtiers qui assistent dans nos ports les navires de différents pays étrangers.

Il est indispensable de retracer brièvement l'historique de cette dépense.

Les conventions résultant de divers traités interdisent aux courtiers de commerce la perception d'aucun droit pour l'assistance qu'ils donnent aux navires étrangers qui arrivent dans nos ports.

L'État avait voulu dédommager les courtiers du droit de perception dont ils étaient privés, et une allocation était portée au budget.

Cet ordre de choses a duré jusques et y compris l'année 1833.

La Chambre rejeta l'allocation dans la discussion du budget de l'année 1834; elle ne fut pas reproduite dans l'année 1835. Mais en 1835 M. le Ministre des finances demanda, pour indemniser les courtiers, un crédit supplémentaire de 80,000 fr. D'abord rejeté par la Commission chargée du rapport de cette loi, il fut ouvert par la loi du 25 juin 1835.

La discussion qui s'engagea dans la Chambre fut longue et animée; la nécessité du crédit fut soutenue par l'honorable M. Duchâtel, alors Ministre des finances : combattue par les membres de la Commission et par d'autres orateurs, elle fut consacrée par le vote de la Chambre, qui alloua un crédit de 80,000 fr,

Les indemnités réclamées en faveur des courtiers ne furent pas reconnues comme la conséquence d'un droit réel, mais elles furent admises comme fondées en équité; il y avait eu décision favorable du Conseil d'État.

Votre Commission a voulu s'associer à ces intentions manifestées par la Chambre en 1835. Elle a pensé qu'il serait injuste d'avoir deux manières de juger des prétentions égales qui reposent sur les mêmes faits, et qui s'appuient sur des considérations identiques.

L'ensemble des réclamations des courtiers, pour les faits accomplis en 1834, a été liquidé à la somme de 111,206 fr.; il a été payé 79,949 fr. 40 c. sur les 80,000 fr. alloués en 1835, sur l'exercice 1834; l'excédant a été annulé; il convient d'accorder un crédit de 31,257 fr. 58 c. pour le solde des dites créances.

Elles sont ainsi réparties entre les courtiers des ports ci-après :

Charente............	1,363 f.	60 c.
Cherbourg...........	1,680	»
Le Hâvre............	15,185	50
Boulogne............	8,548	28
Dunkerque...........	4,357	12
Gravelines..........	123	08

Ces créances appartiennent à l'exercice 1834, elles concernent un exercice clos. Mais le chapitre ouvert au budget 1838 pour cette nature de dépense, n'est porté que pour mémoire. Nous vous proposons d'affecter au dit chapitre un crédit supplémentaire de 31,257 fr. 58 c.

CHAPITRE XXXIII.

Service administratif de l'enregistrement et des domaines dans les départements.

Un arrêt de la Cour royale de Paris du 30

décembre 1837, a fixé à 197,800 fr. en capital avec intérêts à partir du jour de la demande, la somme à payer en principal à la Société des missions de de France, pour la plus-value qu'avaient ajoutée les travaux exécutés par cette Société à la propriété du Mont-Valérien, dont elle avait été mise en jouissance pour soixante ans, par ordonnance royale du 13 septembre 1822, révoquée par autre ordonnance du 25 décembre 1830.

La créance est exigible nonobstant le recours de l'Etat à la Cour de cassation.

Mais le crédit ouvert au budget 1838 pour les dépenses accidentelles du service de l'enregistrement et des domaines n'est que de 50,000 fr.; il y a donc insuffisance. Nous vous proposons d'y pourvoir au moyen d'un crédit supplémentaire de 253,843 fr. 33 c., ainsi réparti :

Capital	197,800 f
Intérêt calculé du 30 novembre 1832 au 31 janvier 1838	56,043 33 c
	253,843 f 33 c

Le domaine ne devra négliger aucune des garanties préalables qu'il doit exiger de l'ancienne Société des missions, conformément à la loi du 16-19 juillet 1793.

CHAPITRE XXXVIII.

Service administratif et de perception des contributions indirectes dans les départements.

Le crédit supplémentaire de 147,700 f. demandé sur l'exercice 1838, est la conséquence de l'exé-

cution de la loi du 18 juillet 1837, qui autorise la perception des droits sur le sucre indigène.

Déjà l'effet de cette loi s'est fait ressentir à l'occasion du chapitre XXI, et a nécessité l'allocation du crédit applicable à l'Administration centrale.

Le service de perception dans les départements doit aussi avoir ses exigences. La discussion qui a eu lieu dans la Chambre, dans la séance du 19 mai, à l'occasion de l'augmentation portée au chapitre correspondant du budget des finances de l'exercice 1839, doit nous dispenser d'entrer dans de longs développements. Il est résulté des explications qui ont été données par M. le Ministre des finances, et qui semblent avoir été goûtées par la Chambre, que le Gouvernement pensait que la loi du 18 juillet 1837 lui donnait le droit d'établir la perception par ordonnance; mais pour éviter toute équivoque, il s'est décidé à présenter un projet de loi dont nous sommes saisis.

La Chambre a voté les crédits demandés.

Votre Commission, déterminée par les mêmes considérations, persuadée, d'ailleurs, qu'il était utile de soumettre à l'expérience le réglement d'administration publique sur la perception des droits, avant de le confirmer par une loi, vous propose d'accorder les crédits supplémentaires demandés, savoir :

123,200 fr. pour augmenter le nombre des agents préposés à la perception de l'impôt. La dite somme ainsi décomposée :

Traitements..........................	112,000 f.
Taxation proportionnelle..........	11,200
Total..................	123,200 f.

La Commission n'a pu réunir aucun détail sur le nombre des employés qui seront nouvellement créés, et sur la quotité de leur traitement ; c'est une épreuve à faire, et les détails n'en sont pas encore bien posés. Nous avons reçu l'assurance qu'il ne serait créé aucun emploi supérieur, mais seulement des agents secondaires utiles à la perception, et nous avons reconnu qu'ils devraient être choisis avec intelligence parmi les plus capables, les plus prudents, afin d'agir avec ménagement et précaution envers une industrie naissante, bien susceptible d'impôt, mais qu'il ne faudrait pas décourager par un système de perception vexatoire ou trop rigoureux.

Le crédit de 7,000 fr. est une prévision de la dépense qui résultera des impressions spéciales qu'exigera ce nouveau service.

La Chambre a alloué pareille somme pour 1839 : il est naturel de penser que les premières dépenses seront plus considérables, puisqu'il s'agit de constituer un matériel nouveau. Nous vous proposons donc d'accorder le crédit de 7,000 fr. pour 1838.

Enfin il vous est demandé un crédit de 17,500 fr. pour l'achat d'environ 500 alambics évalués à 35 f. chacun.

Nous avons voulu voir ces appareils, et nous avons reconnu qu'ils seraient d'une grande utilité pour reconnaître avec précision la force alcoolique du liquide, comme aussi des autres substances mises en distillation.

Nous vous proposons d'allouer le crédit demandé, et, par suite, le total du crédit supplémentaire affecté au chapitre XXXVIII sera de 147,700 fr.

CHAPITRE XL.

Exploitation des tabacs.

L'accroissement de la consommation du tabac est progressif d'année en année. Les produits du Trésor, pour cette branche des revenus, s'élèvent dans une forte proportion.

La Commission d'enquête sur les tabacs et la Commission du budget de 1839 ont signalé la nécessité d'augmenter les approvisionnements des tabacs exotiques.

Nous ne pouvons que répéter ce qui a été dit à ce sujet. Les considérations que l'on a fait valoir sont incontestables. Nous signalerons, avec la Commission du budget, les prix actuels des tabacs d'Amérique, dont il faut profiter.

Nous nous associons donc à la pensée qui a motivé la demande du crédit supplémentaire de 3,400,000 fr. pour acheter 3 millions de kilogrammes de tabac d'Amérique.

Nous croyons que ce crédit n'est en réalité qu'une avance dont le Trésor se couvrira suivant les probabilités, pendant l'exercice 1838. Nous vous proposons donc d'accorder le crédit indiqué ci-dessus et de seconder ainsi les intentions de l'administration des tabacs.

CHAPITRE XLI.

Service administratif et de perception des postes.

Les crédits supplémentaires demandés pour ce chapitre appartiennent à trois natures de dépenses : nous les traiterons distinctement.

1° Crédit de 13,500 fr. pour créer dix-huit facteurs surnuméraires pour la levée des boîtes, la distribution des lettres et la perception des taxes dans les divers quartiers de la capitale.

M. le Ministre des finances a justifié cette dépense par l'accroissement des constructions; nous avons considéré aussi que la remise des lettres se faisait avec lenteur dans certains quartiers, qui ne se trouvent pas sur les grandes lignes de distribution; que, de plus, les produits des lettres s'accroissent avec les facilités qui sont données à cette nature de service; que le renfort des dix-huit facteurs surnuméraires, qui déjà sont en exercice, a été créé pour satisfaire à des besoins réels, à de justes réclamations; qu'ils sont consacrés, pour l'année 1839, par le vote de la Chambre.

Par ces motifs, nous vous proposons d'accorder le crédit.

2°. Le crédit de 15,000 fr. doit s'appliquer à indemniser les directeurs des postes des départements, des frais d'échange du cuivre provenant de la taxe des lettres. L'exposé des motifs fait ressortir l'insuffisance du crédit alloué au budget de 1838, qu'il détermine à la somme de 100,000 fr.

Cette allocation est de 115,000 fr., d'après les indications du dit budget; mais nous avons reconnu que l'ordonnance royale du 12 décembre 1837, qui répartit le crédit accordé au chapitre XLI, avait divisé, comme suit, cette allocation :

Service de Paris....................	15,000 f
Service des départements..........	100,000
Total..............	15,000

La perception de la taxe des lettres se réalise,

pour la plus grande partie de la recette, en monnaie de cuivre ou de billon, qui ne peut être versée dans les caisses du Trésor que dans une proportion déterminée. Il en résulte nécessairement des frais d'échange. L'indemnité accordée en compensation est calculée sur l'importance des recettes; elle fut en 1837, d'environ 37 cent. pour 100 fr.

La recette qui a servi de base à l'allocation de 100,000 fr., portée au budget de 1838, fut de 27 millions de francs. Or, la recette présumée de 1838 devait être de 35,900,000 fr. Il résulte que l'allocation sera insuffisante et qu'elle ne permettra de donner qu'une indemnité moindre de 37 cent. pour 100 fr.; et que, dès lors, la condition de l'échange serait onéreuse aux directeurs des postes, qui déjà ne reçoivent pas des traitements trop exagérés.

Par ces motifs, nous vous proposons d'allouer le crédit qui portera l'allocation pour 1838 à 115,000 fr., somme égale à celle qui a été adoptée et votée pour le budget de 1839.

3°. Un crédit de 17,000 fr. est destiné à fournir le moyen d'élever les frais de bureaux des quatre-vingt-cinq inspecteurs des postes à 200 fr. pour chacun, ainsi que cela a été établi pour l'exercice 1839.

Cette dépense nouvelle n'était pas prévue au budget de 1838; elle ne pouvait donc pas être l'objet d'un crédit supplémentaire; elle constitue une augmentation de traitement pour MM. les inspecteurs des postes. L'urgence de cette dépense pour 1838 n'est pas suffisamment démontrée pour qu'elle puisse donner lieu à la création d'un nouveau crédit.

Votre Commission vous propose de rejeter la demande du crédit supplémentaire.

Les crédits supplémentaires du chapitre XLI seront ainsi réduits à 28,500 fr.

CHAPITRE XLII.

Transport des dépêches.

Le budget de 1838 présente une allocation de 539,000 fr. pour le transport des dépêches et paquebots. Il vous est demandé divers crédits supplémentaires qui s'élèvent à la somme de 344,038 fr.

Le personnel pour le service dans la Méditerranée avait été doté de 386,000 fr.

Mais les exigences du service, la nécessité d'assurer la navigation, n'ont pas permis de se maintenir dans les conditions prévues du personnel des paquebots de la Méditerranée; il a été établi sur de nouvelles bases, en sorte qu'il y a eu insuffisance de 104,900 f. pour l'année 1838. Le service des paquebots n'avait pas encore été expérimenté suffisamment à l'époque de la présentation du budget. L'Administration était incertaine sur les moyens de constituer ce service qui nous a été signalé d'abord, avec raison, comme onéreux à la France, mais qui promet, si l'on consulte les résultats obtenus dans le premier trimestre de 1838, de réaliser les prévisions de ceux qui avaient préjugé les divers avantages de cette entreprise qui, il faut le dire, a été conçue en vue d'autres intérêts que ceux du fisc. Nous ne pouvons refuser ce qui nous est demandé dans le but de donner à ce service tous les développements qu'il doit atteindre; nous vous proposons d'allouer le crédit, et alors l'allocation primitive de 386,000 f. sera portée à 450,900 fr.

Sur l'article 2 de ce chapitre, le Ministre des finances nous demande un crédit de 40,500 fr. pour assurer le service de quinze relais des routes de Paris à Marseille et de Bordeaux à Bayonne.

Cette dépense peut être également imputée sur deux allocations de l'article précité qui s'élèvent ensemble à 200,000 fr., et nous faisons remarquer ici que le chapitre XLII dans son ensemble qui reçoit une dotation de 11,634,18 fr. en 1838, permet à M. le Ministre de se mouvoir de manière à faire profiter certains articles des excédants qui se réalisent sur d'autres, afin de compenser ainsi les prévisions mal évaluées. Il serait susceptible d'abus de provoquer des augmentations de crédits sur certains articles du chapitre avant que d'être certain que les dépenses de la totalité du chapitre ne doivent pas se balancer avec les allocations portées au budget.

Les comptes de 1836 justifient que les dépenses du chapitre correspondant qui n'avait reçu qu'une allocation de 10,081,481 fr. ont laissé un excédant de crédit de 84,604 fr. 75 c.

Il serait donc permis de penser que le même chapitre doté en 1838 de 11,634,180 fr. pourrait couvrir en résultat le crédit supplémentaire de 40,500 fr.

Mais nous avons reconnu que le service de la malle-poste de Paris à Marseille, par la direction nouvellement adoptée, n'était pas encore organisé en 1836; que, du moins, il ne l'avait été qu'à la fin de la dite année.

Or, il nous a été dit que cette route étant peu fréquentée par les voyageurs, il avait été impossible de trouver des maîtres de poste qui voulussent as-

surer le service, qu'il avait dû se faire avec des chevaux de tournée bien plus onéreux que le service par le fait des maîtres de poste; que pour sortir de cet embarras et assurer aussi d'une manière invariable la marche des courriers, la Direction avait été obligée de contracter l'obligation de payer une indemnité à certains relais situés sur les deux routes précitées.

Que le crédit devait servir à payer ces indemnités.

Votre Commission, déterminée par ces considérations, vous propose d'accorder le crédit qui viendra accroître de 40,300 fr. l'allocation déjà inscrite pour une somme de 130,000 fr. qui doit être affectée aux indemnités à accorder aux maîtres de poste pour localités difficiles et perte de chevaux.

Un autre crédit supplémentaire de 72,488 fr. est destiné au complément des frais de table des officiers à bord des paquebots du Levant et de la dépense des vivres de l'équipage.

Cette dépense est justifiée par la nouvelle organisation du service des paquebots qui a dû retentir et sur le personnel et sur le matériel; elle a déterminé les allocations votées pour le budget de 1839.

Mais ce service est aussi organisé pour 1838 sur les mêmes bases, nous ne saurions donc refuser le crédit supplémentaire qui vous est demandé.

Cette considération s'applique aussi au crédit supplémentaire de 90,650 fr. pour autres frais concernant le service des paquebots et en justifie l'adoption.

Enfin, l'on vous propose de transporter à l'exercice 1838 un crédit de 35,500 fr. ouvert au chapitre correspondant du budget 1837.

L'exposé des motifs explique que cette allocation

était affectée aux frais du renouvellement des chaudières et bouilleurs du bateau à vapeur *le Courrier*, l'un des paquebots de la station de Calais.

Le marché relatif à l'exécution de ces appareils n'a pu être conclu qu'en janvier 1838; la livraison ne pourra avoir lieu que dans le cours de cet exercice; la dépense appartiendra à l'exercice 1838, d'après les termes de l'ordonnance du 14 septembre 1822.

Nous vous proposons d'accorder le crédit supplémentaire de 35,500 francs, à inscrire au chapitre XLII du budget 1838, sous la réserve et avec la condition que pareille somme, qui devait être affectée aux mêmes ouvrages, sera annulée sur le chapitre correspondant du budget de l'année 1837. Ainsi s'explique la demande du crédit supplémentaire affecté au chapitre XLII du budget 1838, s'élevant à la somme de 344,038 fr., que nous sommes d'avis d'accorder.

Si vous adoptez nos propositions, l'ensemble des crédits supplémentaires proposés par le projet de loi pour une somme de 4,265,888 fr. 92 c., sera réduit à la somme de 4,238,888 fr. 92 c., ainsi qu'il résulte des détails inscrits aux articles composant le titre I[er] du projet de loi amendé par votre Commission.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES.

Cette nature de crédits s'applique à des dépenses qui n'ont pu être prévues, au moment de la présentation des budgets, et qui sont suscitées par des causes qui apparaissent tandis qu'ils sont en cours d'exécution; il faut nécessairement y pour-

voir afin de ne pas laisser en souffrance des services qui peuvent être impérieux.

Nous allons faire application de ces principes, en procédant à l'examen des crédits extraordinaires qui vous sont demandés.

Reprise par l'État du matériel des établissements monétaires supprimés.

La cessation presque complète des travaux de plusieurs ateliers monétaires après la conversion des anciennes espèces en pièces décimales, a déterminé le ministre des finances à faire supprimer, par ordonnance du 16 mars 1837, les hôtels de Bayonne, de Perpignan, de Toulouse, de Nantes, de Limoges et de La Rochelle.

Cette mesure est une véritable amélioration, puisqu'elle diminue les charges du personnel de ce service de plus de 70,000 francs par année. Mais son exécution va entraîner une dépense qui n'avait pas été prévue.

Les dispositions de la loi du 22 vendémiaire an IV, sur l'organisation des monnaies, veulent que, lorsqu'il y a mutation entre les directeurs de chaque établissement, les machines et ustensiles soient repris par le nouveau titulaire, qui en paie la valeur à dire d'experts. Mais l'application de cette condition est aujourd'hui impossible pour les hôtels supprimés. L'État se trouve obligé de reprendre leur matériel et d'en tenir compte aux anciens directeurs qui en avaient payé le prix en entrant en fonctions, et qui ne peut être pour eux d'aucune utilité.

Ces objets ont été évalués approximativement à 174,815 francs : nous disons approximativement,

puisque nous avons été saisis d'une réclamation de M. le directeur de la monnaie de Bayonne, qui conteste la liquidation faite de son matériel, et qui veut y faire comprendre la valeur d'un atelier d'affinage. Il ne nous appartient pas d'apprécier cette réclamation, elle sera jugée par qui de droit.

Mais le budget de 1838 ne contient aucune allocation pour acquitter la reprise par l'État du matériel des établissements monétaires supprimés : il y a lieu par conséquent d'ouvrir un crédit extraordinaire pour en assurer le paiement.

L'administration devra aviser aux moyens d'utiliser les machines et ustensiles ainsi acquis; ils sont évalués à un capital qui excède 400,000 fr. dans le rapport sur le budget du ministère des finances pour 1839; comme aussi il aura à disposer de divers bâtiments dont l'État recouvre la jouissance, qui représentent une valeur d'environ 500,000 fr.

Votre Commission vous propose donc d'accorder le crédit de 474,815 fr.

Créances d'exercices périmés non frappées de déchéance.

L'art. 10 de la loi du 29 janvier 1831 dispose comme suit : « Les dispositions des deux articles précédents ne seront pas applicables aux créances dont l'ordonnancement et le paiement n'auraient pu être effectués dans le délai déterminé par le fait de l'administration, ou par suite du pourvoi formé devant le conseil d'État. »

Les créances appartenant à cette catégorie ne peuvent être acquittées que sur des crédits spéciaux ouverts à cet effet, conformément aux art. 4, 5 et 6 de la loi du 24 avril 1833.

Cela a été ainsi réglé par les art. 9 et 10 de l'ordonnance du Roi du 10 février 1838.

Tel est le régime des créances d'exercices périmés non frappées de déchéance.

M. le Ministre vous propose d'accorder un crédit de 66,648 f. 56 c. pour faire face à trois réclamations qui appartiennent à cette catégorie, ainsi détaillées :

1° 34,000 fr. pour arrérages de rentes perpétuelles des exercices 1833 et antérieurs.

Ces arrérages appartiennent à des rentiers qui n'avaient pas justifié de leurs droits, ou qui étaient absents à l'époque des échéances.

Le crédit demandé est une éventualité, nous vous proposons de l'accorder.

2° 31,000 fr. pour arrérages d'intérêts de cautionnements.

La cause du retard des paiements tient le plus souvent à l'apurement des comptes, en ce qui concerne les percepteurs, receveurs communaux, qui se trouve parfois retardé par les diverses autorités chargées de leur examen.

L'évaluation est réglée sur ce qui a été reconnu exigible dans les années précédentes. Il est impossible de ne pas se mettre en mesure de payer des créances d'une nature aussi légitime.

Nous vous proposons d'accorder le crédit.

3°. 1,648 fr. 56 cent. pour frais de courtage de navires étrangers, exercice 1833.

Cette créance est due à des courtiers des ports de la Charente; elle n'avait pu être acquittée sur le crédit primitif ouvert par la loi du 25 juin 1835, qui dut être affecté aux liquidations de l'exercice 1834.

Nous vous proposons d'allouer le crédit de 1,648 f. 56 c., et, par suite, l'ensemble des crédits extraordinaires pour les créances d'exercices périmés, non frappées de déchéance, s'élèveront à la somme de 66,648 fr. 56 c.

Frais de fabrication et de livraison des sels provenant des salins domaniaux de Peccais.

L'historique des salins de Peccais se trouve consigné dans le rapport sur les crédits extraordinaires et supplémentaires pour l'exercice 1837, page 53, parce que sur le dit exercice il fut demandé un crédit extraordinaire de 46,151 fr. 29 c. pour acquitter les frais d'exploitation des sels, payables en trois termes, sans intérêts. Ce crédit a été voté par la Chambre, il doit servir au paiement du premier tiers exigible le 1er juillet 1837.

Le crédit extraordinaire de 50,000 fr. demandé pour 1838 se rattache à la même dépense; il doit être affecté au deuxième tiers exigible le 1er juillet 1838.

Nous ne répéterons pas ici les raisons exposées dans le rapport précité; la dépense est incontestable.

Nous vous proposons d'allouer le crédit demandé. L'utilité en est évidente; le complément de la liquidation des frais d'exploitation des salins de Peccais, c'est-à-dire l'allocation pour le paiement du dernier tiers, est porté au chapitre XXXIX du budget du Ministre des finances, pour l'année 1839 : il a été voté par la Chambre.

Renfort du service des douanes sur la frontière des Pyrénées.

La loi du 21 mars 1837 a ouvert un crédit extraordinaire de 150,000 fr. pour fortifier le service des douanes sur la frontière des Pyrénées; cette loi devait satisfaire les besoins de notre politique, de nos finances et de notre commerce, arrêter la contrebande, porter obstacle au succès des armes de

don Carlos, et assurer au gouvernement de la reine Isabelle la protection qu'il doit attendre de nous, conformément aux engagements qui résultent du traité de la quadruple alliance.

Nous lisons dans le rapport qui précède la loi précitée, que la durée du service extraordinaire sur la frontière des Pyrénées, et conséquemment celle du crédit, serait entièrement subordonnée à la prolongation des événements qui en sont la première cause.

Or, vous le savez, la lutte opiniâtre de don Carlos contre le gouvernement constitutionnel et régulier de la reine Isabelle se poursuit encore avec acharnement, et nous devons nous confier aux mesures que le Gouvernement croira devoir prendre pour assurer l'exécution du traité de la quadruple alliance.

Le renfort du service des douanes, sur la frontière de l'Espagne, est une des mesures que le Gouvernement juge les plus efficaces dans le système qu'il a adopté.

L'action de la douane, sa surveillance, a pu être si active, que la contrebande a été empêchée autant que cela est possible. Sa prime d'assurance est devenue tellement élevée, qu'on doit nécessairement en induire qu'elle réussit à peine une fois sur cinq expéditions qu'elle entreprend; elle coûte 80 pour cent et plus.

Nos renseignements, s'ils sont exacts, nous font connaître que la contrebande qui se fait par les navires anglais, pour les mêmes articles, ne coûte que 28 pour cent.

A Bilbao, ville nominativement soumise au Gouvernement de la reine Isabelle, des approvisionne-

ments de toute espèce sont donnés aux habitants des pays insurgés et aux soldats de don Carlos.

Nous pensons que notre Gouvernement doit persévérer dans le système qu'il a adopté, et nous vous proposons d'accorder le crédit extraordinaire de 150,000 fr. qui vous est demandé.

Indemnités aux fabricants de tabacs factices.

L'art. 5 de la loi du 12 février 1835, est ainsi conçu : « Les dispositions des art. 172 et suiv. de la loi du 28 avril 1816, sont applicables à la fabrication, à la circulation et à la vente du tabac factice. » Les débats que cet article suscita dans cette Chambre et à la Chambre des Pairs, firent ressortir la nécessité d'accorder une indemnité à ceux qui se plaignaient d'être ainsi dépouillés de cette industrie ; la liquidation de ces indemnités fut faite sur les bases indiquées par l'ordonnance du Roi du 13 février 1835 ; et par suite un crédit extraordinaire de 40,000 fr. fut ouvert par la loi du 4 juin 1836.

Mais des réclamations furent faites contre les bases de l'évaluation des indemnités accordées ; elles étaient, suivant les intéressés, insuffisantes, incomplètes, elle blessaient l'équité. Le Ministre des finances, ayant de nouveau fait examiner, trouva que la position des fabricants expropriés de leur industrie n'avait pas été convenablement appréciée par la première liquidation des indemnités ; qu'il convenait de les calculer sous un point de vue plus équitable. Il fut donc demandé un crédit supplémentaire de 60,000 fr., par un projet de loi présenté le 10 mai 1837.

Ce crédit ne fut point accordé ; mais la question touchant l'insuffisance des indemnités resta entière; elle fut réservée et subordonnée aux décisions du conseil d'État, qui avait été saisi des réclamations de deux des fabricants supprimés.

Le conseil d'État a prononcé; il a statué sur l'un des pourvois, et sa décision a élevé à 35,141 fr. l'indemnité qui d'abord avait été fixée à 11,247 fr.

Les prévisions de l'administration des contributions indirectes et du Ministre des finances se sont réalisées. La nécessité du crédit demandé en 1837 a été justifiée par la décision précitée.

Celui des fabricants au profit de qui elle a été rendue avait déjà reçu sur le premier crédit de 40,000 fr., ouvert par la loi du 4 juin 1836, un à-compte de 11,247 fr.; il lui revient pour solde une somme de 23,894 fr.

Votre Commission a pensé que, pour satisfaire les éventualités des liquidations futures, et sans préjuger la décision qui interviendra, il y avait lieu d'accorder le crédit extraordinaire de 50,000 fr. Par suite, vous aurez adopté la totalité des crédits extraordinaires, montant à 791,463 fr. 50 c.

PROJET DE LOI

DU GOUVERNEMENT

ET

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

N° 250

PROJET DE LOI.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

TITRE PREMIER.

Crédits supplémentaires.

Article premier.

Des crédits montant ensemble à quatre millions deux cent soixante-cinq mille huit cent quatre-vingt-huit francs quatre-vingt-douze centimes (4,265,888 fr. 92 c.), sont ouverts au Ministre des finances, par supplément au budget de l'exercice 1838, pour les services votés dont le détail suit, savoir :

CHAPITRE XXI.

Administration centrale des finances (personnel).

Art. 2.

Traitement des bureaux...........	23,550 f.	» c.

CHAPITRE XXII.

Administration centrale des finances (matériel et dépenses diverses).

Dépenses diverses (frais de tournées ordinaires et extraordinaires des agents de l'inspection générale des finances)...	20,000	»

CHAPITRE XXVIII.

Dépenses des exercices clos.

Exercice de 1834.....................	31,257	59
	74,807 f.	59 c.

PROJET DE LOI.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

TITRE PREMIER.

Crédits supplémentaires.

Article premier.

Des crédits montant ensemble à quatre millions deux cent trente-huit mille huit cent quatre-vingt-huit francs quatre-vingt-douze centimes (4,238,888 fr. 92 c.), sont ouverts au Ministre des finances, par supplément au budget de l'exercice 1838, pour les services votés dont le détail suit, savoir :

CHAPITRE XXI.

Administration centrale des finances (personnel).

Art. 2.

Traitement des bureaux..........	23,550 fr. » c.

CHAPITRE XXII.

Administration centrale des finances (matériel et dépenses diverses).

Art. 2.

Dépenses diverses (frais de tournées ordinaires et extraordinaires des agents de l'inspection générale des finances)........................	10,000

CHAPITRE XXVIII.

Dépenses des exercices clos.

Exercice de 1834................	31,257	59
	64,807 fr.	59 c.

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

Report		74,807 f. 59 c.

CHAPITRE XXXII.

Service administratif de l'enregistrement et des domaines dans les départements.

Art. 3.

Dépenses accidentelles		253,843 33

CHAPITRE XXXVII.

Service administratif et de perception des contributions indirectes dans les départements.

Art. 1er. Personnel	123,200 f.	147,700 »
Art. 2. Matériel	24,500	

CHAPITRE XXXIX.

Frais d'exploitation des tabacs.

Art. 2. Matériel		3,400,000

CHAPITRE XL.

Service administratif et de perception des postes.

Art. 1er. Personnel	10,800 f.	45,500
Art. 2. Matériel	2,700	
Art. 3. Dépenses administratives	32,000	

CHAPITRE XLI.

Transport des dépêches.

Art. 1er. Personnel	104,900 f.	344,038
Art. 2. Matériel	239,138	
Total égal		4,265,888 f. 92 c.

AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

Report.................................. 64,807 fr. 59 c.

CHAPITRE XXXII.

Service administratif de l'enregistrement et des domaines dans les départements.

Art. 3.

Dépenses accidentelles............ 253,033 33

CHAPITRE XXXVII.

Service administratif et de perception des contributions indirectes dans les départements.

Art. 1er. — Personnel	123,200 fr.	147,700
Art. 2. — Matériel...	24,500	

CHAPITRE XXXIX.

Frais d'exploitation des tabacs.

Art. 2. — Matériel.............. 3,400,000

CHAPITRE XL.

Service administratif et de perception des postes.

Art. 1er. — Personnel..	10,800 fr.	28,000
Art. 2. — Matériel....	2,700	
Art. 3. — Dépenses administratives........	15,000	

CHAPITRE XLI.

Transport des dépêches.

Art. 1er, — Personnel.	104,900 fr.	344,038
Art. 2. — Matériel...	239,138	

Total..... 4,238,888 fr. 92 c.

N° 250

PROJET DE LOI DU GOUVERNEMENT.

TITRE II.

Crédits extraordinaires.

Art. 2.

Des crédits extraordinaires montant à sept cent quatre-vingt-onze mille quatre cent soixante-trois fr. cinquante-six centimes (791,463 fr. 56 c.), sont ouverts au Ministre des finances, et applicables, dans les proportions ci-après déterminées, aux dépenses dont suit l'énonciation, savoir :

1°. A la reprise par l'État du matériel des établissements monétaires supprimés..................	474,815 f.	» c.
2°. Aux créances d'exercices périmés non frappées de déchéance............	66,648	56
3°. Aux frais de fabrication et livraison des sels des salins domaniaux de Peccais.	50,000	»
4°. Au renfort du service des douanes sur la frontière des Pyrénées..........	150,900	»
5°. Enfin, aux indemnités à accorder aux fabricants de tabacs factices........	50,000	»
Total égal..............	791,463 f.	56 c.

(Comme au projet.)

TITRE III.

DISPOSITION GÉNÉRALE.

Art. 3.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, au moyen de ressources accordées par la loi des finances du 20 juillet 1837, pour les besoins de l'exercice 1838.

(Comme au projet.)

(N° 251.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à un échange de propriété entre l'État et S. A. R. Madame Adélaïde,

PAR M. AMILHAU,

Député de la Haute-Garonne.

Séance du 30 Mai 1838.

MESSIEURS,

Une instance s'était engagée entre l'État et S. A. R. Madame la princesse Adélaïde d'Orléans, au sujet du domaine de *Brie-Comte-Robert*, situé dans le département de Seine-et-Marne, et des 47 cinquantièmes * d'une forêt dite *les dix coupes de*

* Cette Commission est composée de MM. Mathieu (Ardèche), Terrebasse, de Beaufort, Trutat, de Cérente, Stourm, Gauthier d'Hauteserve, Amilhau, Garnon.

Cours-l'Évêque, située dans le département de la Haute-Marne. Le domaine avait conclu à la réintégration de l'État dans la propriété de ces biens comme lui ayant fait retour par le décès, sans postérité masculine, du duc de Penthièvre, aïeul de S. A. R. Un jugement du tribunal de Melun confirmé, sur ce point, par arrêt de la Cour royale de Paris, a décidé que l'État était maintenu dans la propriété des biens revendiqués, sauf en ce qui concerne les 47 cinquantièmes *des coupes de Cours-l'Évêque* que madame Adélaïde est autorisée à conserver, en offrant en remplacement, des immeubles de valeur de 465,023 fr. 20 c., somme pour laquelle ces coupes avaient été affectées, par acte du 6 février 1779, à l'exercice du droit de l'État. — Usant de la faculté accordée par cet arrêt, S. A. R. a fait remise des bois *de la Lechelle*, qui avaient été au nombre des immeubles en discussion ; l'État en a pris possession ; quant aux 47 cinquantièmes des *coupes de Cours-l'Évêque*, S. A. R. a offert, en remplacement, une partie de la forêt appelée *la Garenne-des-Perthes* et un petit bois appelé *la Trouée* qui y est réuni; le tout d'une contenance d'environ 452 hectares. En même temps, la princesse a proposé de céder à l'État le surplus de la forêt de *la Garenne-des-Perthes*, et du bois de *la Trouée* en échange du parc de *Brie-Comte-Robert*. — La première de ces propositions était obligatoire comme exécution de l'arrêt; la seconde devait être l'objet d'un examen de la part de l'Administration, et soumise plus tard à l'approbation du Gouvernement.

L'aliénation du domaine de l'État altère l'un des principes de conservation de la richesse publique ; elle ne doit avoir lieu que dans des cas rares,

pour des causes d'une incontestable utilité ; elle est placée sous la sauve-garde du consentement des trois pouvoirs. L'échange est, à la fois, une aliénation et un remplacement, et, à ce titre, il est soumis aux mêmes règles de prudence et de conservation. Une ordonnance du 12 décembre 1827 a tracé les diverses formalités qui devaient être suivies en pareille matière, et le premier devoir de votre Commission a été d'examiner si elles avaient été observées pour accomplir l'échange proposé. Nous avons parcouru les divers rapports des conseils d'administration des domaines et des forêts, un rapport d'experts, les avis des préfets, l'arrêté de M. le Ministre des finances et la décision du conseil d'État, comité des finances, sous la date du 15 décembre 1837, qui tous, *se fondant sur l'avantage que l'échange doit procurer à l'État,* sont d'avis d'adopter le projet d'ordonnance qui autorise l'Administration des domaines à passer le contrat d'échange projeté entre l'État et S. A. R., et portant en faveur de la princesse, une soulte de 102,445 fr. 93 c.

Après s'être assurée de la complète observation des règles, votre Commission a dû examiner les titres de la propriété cédée et le mérite de l'échange au fond.

La *Garenne-des-Perthes* provient d'un ancien engagement; par arrêté de M. le Préfet de la Haute-Marne, pris en exécution de la loi du 14 ventose an VII, L. A. R. Madame Adélaïde et les princes et princesses enfants de sa Majesté, en ont été déclarés propriétaires incommutables, ainsi que d'autres forêts provenant du même engagement. Une instance en partage a attribué, par la voie du sort, la

propriété de la *Garenne-des-Perthes* à madame Adélaïde. — Le bois *de la Trouée* a été acquis par S. M., qui en a fait plus tard cession à S. A. R. Madame Adélaïde. Il résulte des certificats produits, que ces biens ne sont grévés d'aucune inscription hypothécaire. Seulement le bois de la *Garenne* est soumis à quelques droits d'usage de peu d'étendue.

Il ne reste de la terre de *Brie-Comte-Robert* que le parc du même nom. Ce parc a été défriché avant l'époque à laquelle sont intervenues les décisions judiciaires. C'est aussi avant cette époque qu'ont été construits une maison de ferme et divers bâtiments d'exploitation. Le parc contient 168 hectares 72 ares, en y comprenant les mares, marnières, depôts de terrains et terres incultes. Ce parc est entouré de fossés sans autres clôtures. Les experts régulièrement nommés ont évalué cette propriété à la somme de 283,294 fr. 62 c.

La forêt de *la Garenne* et le bois de *la Trouée* offerts en échange sont à 300 mètres de la grande route de Saint-Dizier à Paris, et à une lieue du port du même nom, qui sert de débouché pour les bois de service et de construction. Les bois de chauffage et de charbon servent à la consommation des villes de Saint-Dizier et de Vitry-le-Français et alimentent les forges et usines nombreuses qui avoisinent la forêt. L'estimation en a été portée à la somme de 850,963 fr. 75 c.

Votre Commission est entrée, autant que cela lui était permis, dans l'examen du mérite des diverses estimations; elle a été frappée de l'unanimité des avis favorables émis par les diverses branches de l'Administration de l'État, qui avaient été séparément consultées. Des actes propres à déterminer,

soit la valeur, soit le revenu des propriétés respectives, ont offert des bases en rapport avec l'appréciation des experts, et des renseignements fournis par plusieurs membres de la Commission, sont venus confirmer les premiers éléments de notre conviction. Ces moyens ne nous ont pas permis d'élever des doutes sur l'exactitude des résultats présentés par les experts.

L'échange a été accepté; à la vérité, il en résulte une soulte en faveur de S. A. R. Madame Adélaïde; mais, la princesse doit, en vertu des décisions judiciaires, une restitution de fruits dont la valeur s'élevait en avril 1837 à plus de 330,000 francs, et il y aura lieu à opérer une compensation qui laissera encore l'État créancier pour une somme considérable.

En conséquence, votre Commission vous propose l'adoption du projet de loi.

PROJET DE LOI.

Article unique.

L'échange de l'ancien parc de Brie-Comte-Robert, situé dans le département de Seine-et-Marne, contre une portion de la forêt de la Garenne-des-Perthes et du bois de la Trouée, département de la Haute-Marne, est approuvé sous les conditions stipulées dans le contrat qui en a été passé par devant notaire, les 2 et 3 janvier 1838, entre l'État et S. A. R. Madame la Princesse Eugène-Adélaïde-Louise d'Orléans.

(N° 252.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à autoriser le département de la Loire-Inférieure à contracter un emprunt pour l'établissement de six nouvelles routes départementales,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Séance du 31 Mai 1838.

MESSIEURS,

Dans sa session de 1836, le conseil général du département de la Loire-Inférieure avait demandé l'autorisation d'emprunter une somme de 280,000 f. pour l'achèvement des treize routes départementales classées sur son territoire, et dont le développement offre une longueur totale de 249 kilomètres. Cette autorisation lui a été conférée par une loi spéciale du 24 avril 1837.

Dans la même session, le conseil général avait reconnu que les communications existantes étaient loin de suffire aux besoins de l'agriculture, du commerce et de l'industrie du département, et il s'était réservé de déterminer, dans sa session de 1837, es diverses lignes complémentaires qu'il convenait 1J'y rattacher.

Il a effectivement, dans cette session, voté le classement de six nouvelles routes départementales embrassant une longueur de 143 kilomètres, et dont la dépense est évaluée à 1,133,750 fr.

Bien convaincue, d'ailleurs, des avantages d'une prompte exécution, sous le point de vue de l'économie, comme dans l'intérêt des localités appelées à jouir des nouvelles communications, il a voté un emprunt de 960,000 fr. réalisable en quatre années et une imposition extraordinaire de cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pendant onze années consécutives, à partir de 1841.

Le produit annuel des 5 centimes est de 138,000 f., soit de 1,518,000 fr. pour toute la durée de l'imposition. Cette ressource assurera facilement le remboursement de l'emprunt et le solde de tous les travaux projetés sur les six routes départementales.

Nous venons vous proposer, Messieurs, d'homologuer le vote du conseil général de la Loire-Inférieure : ce vote a été pris après mûre délibération, et il est évidemment l'expression du vœu unanime de la localité : en second lieu, il ne fera peser aucune charge nouvelle sur les contribuables. L'imposition qui devra servir au remboursement de l'emprunt ne sera que la continuation d'une impo-

sition déjà établie, et qui cessera en 1841. Il est probable même qu'à cette même époque l'opération du cadastre sera terminée dans le département de la Loire-Inférieure, et quel meilleur usage pourrait on faire des ressources disponibles que de les affecter à des travaux dont l'achèvement doit exercer une si heureuse influence sur la prospérité du département ?

Tels sont, Messieurs, les motifs du projet de loi que nous avons l'honneur de vous présenter.

PROJET DE LOI.

Article unique.

Le département de la Loire-Inférieure est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa session de 1837, à contracter un emprunt de neuf cent soixante mille francs réalisable en quatre années, à partir de 1839.

Cette somme sera consacrée exclusivement à la construction des six nouvelles routes départementales indiquées dans la délibération du conseil général.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence à un taux d'intérêt qui n'excédera point 5 pour 100.

Néanmoins, le préfet pourra traiter de gré à gré avec la Caisse des dépôts et consignations, à un

taux qui ne pourra non plus dépasser 4 1/2 pour 100, et en se conformant d'ailleurs aux autres conditions adoptées par le conseil général.

Le département est autorisé en même temps à s'imposer extraordinairement pendant onze années consécutives, à partir du 1er janvier 1841, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition sera également affecté pendant les deux années 1841 et 1842, aux travaux des routes départementales ci-dessus désignées et, à partir de 1843, au service des intérêts et à l'amortissement de l'emprunt de 960,000 francs.

(N° 253.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ET

PROJET DE LOI

Tendant à autoriser l'établissement d'un Chemin de fer de Calais à Lille par Watten et Saint-Omer, avec embranchement sur Dunkerque,

PRÉSENTÉS

PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Séance du 31 Mai 1838.

MESSIEURS,

En vous présentant dans la séance du 19 de ce mois un projet de loi destiné à autoriser l'établissement d'un chemin de fer de Lille à Dunkerque, nous vous avons parlé d'une autre ligne qui avait pour but de rattacher Lille à l'un des ports les plus importants de nos côtes de la Manche, au port de Calais, en passant par Aire, Saint-Omer et Wat-

ton, et dont le projet avait été soumis aux enquêtes en même temps que celui de Dunkerque à Lille. Nous avons annoncé que cette ligne serait sans doute l'objet d'une autre concession. Les intérêts auxquels ces deux lignes doivent satisfaire sont, avons-nous dit, essentiellement distincts : celle de Lille à Dunkerque a pour but principal de rapprocher Lille, chef-lieu du département du Nord, de Dunkerque, le port de la Manche avec lequel cette grande cité a le plus de relations, et qui fournit à la plus grande partie de sa consommation. La ligne de Calais à Lille a surtout pour objet d'ouvrir aux nombreux voyageurs qui débarquent à Calais, une communication rapide et économique, d'une part avec la Belgique, et d'autre part avec Paris par Arras.

Dunkerque a une spécialité bien déterminée : c'est le principal port d'approvisionnement des provinces du nord de la France : il ne reçoit encore que peu de voyageurs. Calais, au contraire, par sa position sur le point de nos côtes maritimes le plus rapproché de la côte d'Angleterre, sera toujours le port de débarquement d'une grande partie des voyageurs qui voudront passer d'Angleterre en France ou en Belgique, et aussi de toutes les marchandises précieuses qui ne peuvent supporter les risques d'une longue traversée : sous ce double rapport, il est évident que les deux voies de fer de Lille à Dunkerque et de Calais à Lille peuvent exister simultanément et telle a été aussi l'opinion unanime du conseil général des ponts-et-chaussées.

Nous pouvons d'ailleurs, à cet égard, nous en fier aux calculs de l'industrie privée, et du moment

qu'elle ne craint pas d'aborder l'exécution de la ligne de Lille à Calais, malgré la concession déjà proposée du chemin de Dunkerque à Lille, on doit présumer que la spéculation de l'une des Compagnies ne doit pas nuire à la spéculation de l'autre. De son côté, d'ailleurs, le soumissionnaire de la ligne de Dunkerque à Lille ne fait aucune opposition à l'exécution de celle de Lille à Calais : il ne peut donc y avoir aucun motif sérieux de se refuser à autoriser simultanément deux entreprises qui ne peuvent manquer de réaliser pour le pays des avantages incontestables.

D'après le projet auquel l'Administration s'est arrêtée, le chemin de fer de Lille à Calais part de Lille en un point situé vers le sud de la ville, va passer près de Haut-Bourdin, à gauche de Sequedin et de Laventie, traverse Merville, laisse à droite le village de Thiennes, et arrive à Aire.

D'Aire, le tracé se porte sur Blaringhem où il est peu éloigné du canal de Neuf-Fossé, franchit ce canal à Arques, ainsi que la route de Saint-Omer à Cassel, rencontre les deux bras de la rivière d'Aa, plus loin les routes d'Aire et de Hesdin à Saint-Omer; puis, après avoir contourné au midi une partie du front d'attaque de cette dernière place, il franchit à droite du village de Saint-Martin-au-Laret, le tronc commun des routes de Saint-Omer à Boulogne et à Calais. Il se dirige ensuite vers le bourg de Watten, en laissant à gauche le village de Tilques et à droite le village de Serques, va traverser au delà de Watten le côté sud du village de Rumingen, franchit la rivière de Tirlet en deçà de Polincoves, puis le canal de Mardick, et la route de Gravelines à la Recousse, traverse Zudkerque,

franchit les canaux de Saint-Omer à Calais et d'Ardres à Mark, et, se tenant ensuite à peu prés parallèle à la route de Saint-Omer à Calais, il aboutit à cette dernière ville en un point qui ne pourra être déterminé qu'après un concert préalablement établi entre les départements de la guerre et des travaux publics.

Un embranchement dirigé de Watten sur Dunkerque mettra cette ville en communication avec Calais d'une part, et d'autre part avec Aire.

Le développement du tracé de Lille à Calais est de 103,900 mètres, ou 26 lieues. L'embranchement de Dunkerque a 26,600 mètres, ou six lieues un quart. La pente maximum ne dépassera pas 3 millimètres par mètre. Le rayon des courbes est généralement supérieur à 1,000 mètres.

Ainsi que nous vous l'avons dit déjà, Messieurs, le projet dont nous venons de vous donner une description sommaire a été soumis, dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, à une enquête publique dans les formes prescrites par les réglements : nulle part on n'a contesté l'utilité publique d'une voie de fer qui mettrait Lille et la Belgique tout entière en communication avec Calais.

Dans le département du Nord, où le plus grand nombre des opinions exprimées s'est prononcée pour la ligne directe de Lille à Dunkerque, ces opinions se sont aussi généralement accordées pour reconnaître que la ligne de Lille à Calais par Saint-Omer desservait également des intérêts nombreux et importants, et qui méritaient de fixer l'attention du Gouvernement.

Dans le département du Pas-de-Calais, l'exécution de la ligne de Lille à Calais par Saint-Omer, a

réuni un très-grand nombre de suffrages; le conseil municipal et la Chambre de commerce de Calais, le conseil municipal et la chambre consultative de Saint-Omer, les conseils municipaux de plusieurs autres communes, la Chambre de commerce d'Arras et la Commission d'enquête y ont donné leur assentiment.

Nous n'insisterons pas davantage sur ce point, Messieurs; les observations que nous avons eu l'honneur de vous présenter au commencement de cet exposé, ont dû porter la conviction dans vos esprits, sur l'utilité publique de l'établissement d'une voie de fer de Lille au port de Calais : cette voie contribuera puissamment au développement de l'industrie des localités qu'elle traversera, elle mettra en communication des centres importants de population : Lille, Calais, Saint-Omer; elle créera à travers le territoire français, une ligne que parcourront, au grand avantage du pays, les étrangers qui voudront passer d'Angleterre en Belgique et réciproquement : en un mot, elle tendra à l'augmentation de la richesse nationale et elle ne peut manquer dès lors de réunir tous les suffrages.

La Compagnie qui offre d'exécuter la ligne de Lille à Calais, a pour représentant M. John Cockerill. Cette Compagnie se soumet à toutes les conditions que nous avons cru devoir lui imposer dans l'intérêt public. Rien donc ne nous paraît s'opposer à ce que l'offre qu'elle a faite soit acceptée, et nous espérons, en conséquence, Messieurs, que vous donnerez votre assentiment au projet de loi que nous avons l'honneur de vous présenter, et dont voici la teneur :

PROJET DE LOI *.

Article premier.

L'offre faite par le sieur John Cockerill, d'exécuter, à ses frais, risques et périls, un chemin de fer de Calais à Lille par Watten et Saint-Omer, avec embranchement sur Dunkerque, est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge du sieur John Cockerill, stipulées dans le cahier des charges, arrêté le 30 mai 1838, par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce et accepté le même jour par le sieur John Cockerill, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier des charges restera annexé à la présente loi.

Art. 2.

Le concessionnaire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux frais de la construction du chemin de fer de Calais à Lille par Watten et Saint-Omer avec embranchement sur Dunkerque, avant d'avoir formé une société anonyme, duement autorisée, conformément à l'art. 37 du Code de commerce.

* M. Legrand, conseiller d'État, chargé d'en soutenir la discussion.

Art. 3.

Des réglements d'administration publique rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire sera autorisé à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

CAHIER DE CHARGES

POUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER

DE

CALAIS A LILLE,

PAR

WATTEN ET SAINT-OMER,

AVEC EMBRANCHEMENT SUR

DUNKERQUE.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de six années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Calais à Lille, par Watten et Saint-Omer, avec embranchement sur Dunkerque, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer partira de Calais en un point qui sera ultérieurement fixé, se dirigera à peu près parallèlement à la route de Saint-Omer à Calais, franchira successivement

les canaux d'Ardres à Marck et de Calais à Saint-Omer, la route de Gravelines à la Recousse, et la rivière de Tirlet en deçà de Polincove, passera à Ruminghem, se portera sur le bourg de Watten, contournera la place de Saint-Omer suivant le tracé qui sera ultérieurement arrêté, traversera les deux bras de l'Aa, franchira à Arques le canal de Neuf-Fossé, touchera Blaringhem et arrivera à Aire.

D'Aire, le tracé ira passer à gauche du village de Thiennes, passera à Merville, à gauche de Lavantie et de Sequedin, près de Haut-Bourdin, et aboutira à Lille en un point qui sera ultérieurement déterminé.

De Watten un embranchement sera dirigé sur la ville de Dunkerque; cet embranchement franchira la rivière d'Aa à onze cents mètres (1,100^{m}) environ de son origine, suivra le cours de la Colme jusqu'au delà du pont de Looberghe; ira passer ensuite à droite du village de Spiker, et aboutira à Dunkerque après avoir traversé la route de Calais à Dunkerque et le vieux canal de Mardick.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas trois millimètres (0^{m},003) par mètre.

Art. 3.

A dater de l'homologation de la présente concession, la Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, de quatre mois en quatre mois et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer de Lille à Calais, avec embranchement sur Dunkerque, d'après les indications de l'article précédent; elle indiquera, sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

Elle sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'in-

troduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pente indiqués dans l'article précédent; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

Toutefois, l'embranchement de Dunkerque pourra n'être d'abord établi qu'avec une seule voie, mais les terrains seront achetés et les ouvrages d'art exécutés pour deux voies.

Art. 5.

La largeur du chemin de fer, en couronne, est fixée, pour deux voies, à huit mètres 30 centimètres (8^m 30^c) dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7^m 40^c) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1^m 44^c) au moins.

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1^m 80^c), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1^m 50^c) dans les parties en levées, et à un mètre (1^m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 6.

Les alignements devront se rattacher, suivant des courbes, dont le rayon minimum est fixé à mille mètres ($1,000^m$), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Toutefois, une courbe inférieure à mille mètres pourra être tolérée à l'entrée de Dunkerque.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 7.

La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive, sera moyennement de dix mille mètres (10,000^{m}). Ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies : leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200^{m}) au moins.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration après enquête préalable.

Art. 8.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration supérieure, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au dessus, soit au dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^{m}) pour la route royale, de sept mètres (7^{m}) pour la route départementale et de cinq mètres (5^{m}) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clé, à partir de la chaussée de la route, sera de 5 mètres (5^{m}) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7^{m} 40^{c}), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0^{m} 80^{c}) au moins.

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8^{m}) pour la route royale, à sept mètres (7^{m}) pour la route départementale, et à cinq mètres (5^{m}) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7^{m} 40), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4^{m}, 30^{c}).

Art. 11.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie, et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9.

Quant à l'ouverture du débouché, et à la hauteur sous clé au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 12.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres (0^{m},03) par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres (0^{m},05) pour les chemins vicinaux.

L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente en ce qui concerne les chemins vicinaux.

Art. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins, et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 15.

Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres ($0^{m},03^{c}$). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

Un gardien payé par la Compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la

navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes royales et départementales, et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18.

Les percées ou souterrains, dont l'exécution sera nécessaire, auront sept mètres quarante centimètres (7 m, 40 c) de largeur entre les pieds droits, au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m, 50 c) de hauteur sous clé, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m 30 c).

Si les terrains, dans lesquels les souterrains seront ouverts, présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

Art. 19.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m) de hauteur.

Art. 20.

La Compagnie pourra employer, dans la construction du

chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront nécessairement en pierre de taille.

Art. 21.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer, auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

Les barrières fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 22.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisements et de stationnements, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de la loi du 7 juillet 1833.

Art. 23.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'Etat: elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et réglements, aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, en

aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Art. 24.

Les indemnités, pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modifications ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 25.

Pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier de charges.

Art. 26.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration designera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service les dites parties de chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 27.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui au-

ront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges.

Une expédition duement certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

Art. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin de fer et de ses dépendances, sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

Les frais d'entretien, et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'Administration, et aux frais de la Compagnie concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts-et-chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la Compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 29 *bis*.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places

et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 30.

La Compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par devant l'Administration, de la constitution d'un fonds social de vingt millions de francs (20,000,000 fr.) au moins, et de la réalisation, en espèces, d'une somme égale au dixième de ce fonds social.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et, si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la Compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 31.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer, dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de

leur achèvement à la fin de la quatrième année de la concession, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions du chemin déja mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie deviendra la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication ouverte, comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins, dépendant de l'exploitation

du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 33.

Des réglements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les réglements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34.

Les machines locomotives, employées aux transports sur le chemin de fer, devront consumer leur fumée.

Art. 35.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire, par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de soixante-dix ans, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie, qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue, moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne ; ainsi, tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes, paiera comme deux cents kilogrammes, etc.

A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de huit lieues à l'heure, au moins, pour les trains de voyageurs payant le maximum du prix fixé par le tarif.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles elle pourra régler le prix des places de gré à gré avec les voyageurs ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures, n'excédera pas le dixième du nombre total des places du convoi.

Suit le Tarif.

TARIF.		PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAL
	Par tête et par kilomètre..			
Voyageurs, non compris l'impôt dû au Trésor sur le prix des places	Voitures couvertes et fermées à glaces suspendues sur ressorts (1re classe).	0,05	0,025	0,075
	Voitures découvertes, mais suspendues sur ressorts (2e classe)	0,03	0,02	0,05
Bestiaux....	Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bête de trait..................	0,055	0,045	0,10
	Veaux et porcs.......... / Moutons, brebis, chèvres.	0,015	0,015	0,03
Poissons par quintal métrique, et par kilomètre..............................		0,03	0,02	0,05
Houille.... par tonne et par kilomètre....		0,05	0,04	0,09
Marchandises par tonne et par kilomètre	1re Classe.—Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes........	0,07	0,05	0,12
	2e Classe.—Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, en barres ou en feuilles, plomb en saumons......	0,08	0,06	0,14

	TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAL
Suite des marchandises par tonne et par kilomètre.	3ᵉ Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvré, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés..........	0,093	0,065	0,16
Objets divers par tonne et par kilomètre.	Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0,10	0,06	0,16
	Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0,07	0,05	0,12
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège marchant sans rien traîner.			

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de six mois au moins.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 36.

Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

Art. 37.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Art. 38.

Les droits de péage, et les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables:

1°. A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes.

2°. A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, peserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, peseraient plus de huit mille kilogrammes.

Art. 39.

Les prix de transport déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1°. Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes;

2°. A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnoyés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3°. Et, en général, à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes (200) d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transports seront librement débattus avec la Compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 f. 40).

Art. 40.

Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 41.

Les lettres et dépêches, convoyées par un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand et fermant à clé, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

Art. 42.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement, et d'entrepôt dans les gares et magasins de la Compagnie, seront fixés par un réglement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 43.

A l'expiration de chaque période de quinze années, à dater de l'achèvement des travaux, le tarif sera révisé, et si le dividende moyen des quinze dernières années a excédé 10 pour 100 du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Art. 44.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relevera les dividendes distribués aux actionnaires pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les deux plus faibles dividendes, et l'on établira le dividende moyen des cinq autres années.

Il sera, en outre, ajouté à ce dividende moyen le tiers de son montant, si le rachat a lieu dans la première période de quinze années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes.

Le dividende moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant cha-

cune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Art. 45.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances, et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maison de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers, non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Art. 46.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes disposi-

tions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 47.

Toute exécution, ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 48.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Calais à Lille, avec embranchement sur Dunkerque ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie du chemin de fer de Calais à Lille ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Calais à Lille; cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin, à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Art. 49.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 50.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité, aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins, et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 51.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin, et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

Art. 52.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Lille.

En cas de non désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non élection de domicile à Lille par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département du Nord.

Art. 53.

Les contestations qui s'éleveraient entre la Compagnie concessionnaire et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil

de préfecture du département du Nord, sauf recours au conseil d'État.

Art. 54.

Avant la présentation de la loi destinée à homologuer, s'il y a lieu, la présente concession, la Compagnie déposera une somme de douze cent mille francs (1,200,000 f.) soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, calculées au cours de la veille du jour du dépôt, soit en bons ou autres effets du Trésor, avec transfert au nom de la Caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans le mois qui suivra la promulgation de la loi, la Compagnie sera tenue de porter à deux millions quatre cent mille francs (2,400,000 fr.) le dépôt par elle effectué; dans le cas où elle ne satisferait pas à cette condition, elle sera déchue de fait et de plein droit de la présente concession, et les douze cent mille francs déjà déposés resteront acquis au Trésor public.

La somme de deux millions quatre cent mille francs (2,400,000 fr.) déposée, ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 30.

Art. 55.

Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 56.

La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

Proposé à l'approbation de M. le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Paris, le 29 mai 1838.

Le Conseiller d'État, Directeur général des Ponts-et-Chaussées et des Mines.

Signé LEGRAND.

Approuvé : Paris, le 30 mai 1838.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

Accepté le présent cahier des charges dans toute sa teneur.

Paris, le 30 mai 1838,

Signé JOHN COCKERILL.

N° 254

(N° 254.)

Chambre des Députés.

SESSION 1838.

RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission * chargée de l'examen du projet de loi tendant à autoriser l'établissement d'un chemin de fer de Bordeaux à Langon,*

PAR M. BILLAULT,

Député de la Loire-Inférieure.

Séance du 31 Mai 1838.

Messieurs,

La Commission à laquelle vous aviez imposé l'examen du projet de loi relatif à l'établissement d'un chemin de fer de Bordeaux à Langon, s'est inspirée dans ce travail d'un scrupuleux esprit d'investigation.

Au moment où entrant de plus en plus dans une

* Cette Commission est composée de MM. Goupil de Préfeln, Billault, Chégaray, Billaudel, Tesnières, de Saget, Roul, Laurence et Houzeau-Muiron.

voie nouvelle pour notre pays, et appelant l'industrie privée à se grandir chaque jour davantage de la toute puissance de l'association, vous allez confier à ses efforts l'œuvre immense et encore bieu peu connue des chemins de fer, chacun de nous a vivement senti combien devient utile, indispensable, l'adoption préliminaire de certaines règles ou conditions générales, fixant les garanties principales à exiger pour toute concession, et organisant pour chaque affaire, avant l'épreuve décisive de votre scrutin, l'épreuve préjudicielle d'une instruction approfondie, complète, gage de sécurité pour tous les intérêts et de parfaite connaissance de cause pour votre décision.

L'Angleterre, notre aînée dans l'industrie des routes à vapeur et aussi dans le développement du crédit et de l'esprit d'association, avait compris avant nous cette nécessité que lui révélait l'expérience, et, indépendamment d'une jurisprudence législative faite avec soin, elle a maintenant ses réglements généraux, des 3 et 16 août 1836, relatifs aux bills des rails-routes.

Amenée par les mêmes besoins à des résolutions analogues, votre grande Commission des chemins de fer traçait tout récemment (1) le cadre des garanties les plus importantes à demander aux compagnies, et les conditions d'un bon et sérieux contrôle pour chaque projet devant, avec ses plans, tracés, devis, prévisions d'exploitation, ses recettes et dépenses, conventions sociales, etc., traverser l'administration des ponts-et-chaussées et le conseil d'État avant d'arriver aux Chambres.

---

(1) Rapport de M. Arago, du 24 avril 1838, pages 33, 34 et 35.

Ces sages dispositions n'ont point obtenu la sanction d'un vote explicite; désormais la session est avancée; en face de son terme qui s'approche, en face aussi des justes impatiences du pays attendant de vous avant votre séparation quelques-unes, au moins, de ces lignes de fer dont l'épreuve doit décider l'une des plus grandes questions qui aient jamais intéressé la civilisation et l'industrie, votre Commission a compris qu'il fallait ajourner à un temps plus propice les votes de principes et marcher rapidement à des propositions de fait. Elle s'est donc immédiatement mise à l'œuvre spéciale que vous lui aviez confiée, tâchant de suppléer, autant qu'il était en elle, à l'absence de ces règles salutaires dont elle vous signale à son tour le besoin.

Son attention s'est principalement portée sur

1°. Le degré d'utilité publique du chemin de fer projeté;

2°. Le tracé de ce chemin;

3°. Ses devis d'établissement et prévisions d'exploitation;

4°. Le mode de concession;

5°. La constitution de la compagnie concessionnaire;

6°. Enfin l'ensemble des stipulations insérées au cahier des charges dans l'intérêt présent et à venir, des voyageurs et du pays.

I.

Utilité publique du chemin de fer projeté.

Dans la discussion de ce point, un membre a témoigné la crainte qu'en autorisant sans nécessité absolue un assez grand nombre de tracés d'im-

portance secondaire, on ne surchargeât imprudemment et au détriment de toutes les lignes grandes et petites le crédit devant déjà faire face à 94 millions de francs (chemins votés), et appelé à fournir encore aux divers projets présentés plus de 114 millions. Néanmoins, l'utilité publique du chemin proposé, reconnue par les autorités locales, la Commission d'enquête et le conseil général des ponts-et-chaussées, a été également admise par votre Commission. Elle n'a pas cru qu'il y eût lieu de s'arrêter à l'objection tirée de l'état et du nombre actuel des voies de communication entre Bordeaux et Langon ; entre ces deux points existent, il est vrai, sur la rive gauche de la Garonne, la route royale n° 10, sur la rive droite, une route départementale, et le fleuve lui-même exploité par de nombreux bateaux à voiles et par deux compagnies de bateaux à vapeur. Mais 1° les marées contraires, les crues, les inondations, les glaces, les brouillards d'hiver retardent souvent, suspendent quelquefois la navigation; la circulation sur terre est parfois arrêtée par les débordements du fleuve; presque tous les ans la route royale n° 10 est submergée pendant plusieurs jours entre Cérons et le bas de côté de Toulène.

2°. Il ne faut pas confondre l'utilité et la nécessité ; s'il n'est pas d'une nécessité indispensable, le chemin de fer proposé est du moins d'une évidente utilité ; il tend à rendre plus rapide, moins cher et par conséquent beaucoup plus considérable le mouvement de circulation des voyageurs et de certaines marchandises ; c'est un important perfectionnement, et les perfectionnements sont aussi bien d'utilité publique que les créations entièrement nouvelles.

3° Enfin, et cette dernière considération généralise tout à fait, pour le chemin de fer de Bordeaux à Langon, le caractère d'utilité publique, ce chemin forme la tête de la ligne qui doit joindre Bordeaux à Marseille. C'est un premier pas fait de l'Océan vers la Méditerranée.

II.

Tracé du chemin.

Le tracé de tout chemin de fer doit être examiné sous trois points de vue principaux :

1° Celui de la meilleure desserte des populations et des intérêts commerciaux ;

2° Celui du moindre dommage possible aux propriétés riveraines ;

3° Celui des meilleures conditions matérielles pour la construction de la ligne.

En préférant la rive gauche à la rive droite, le tracé qui nous occupe est, au premier de ces points de vue, évidemment satisfaisant ; les villes de départ et d'arrivée, Bordeaux et Langon, sont situées sur la rive gauche du fleuve ; les communes intermédiaires les plus importantes sont aussi sur cette même rive, et présentent une population supérieure de plus d'un tiers à celle de la rive droite. Sur la rive gauche se trouvent des vignobles précieux, les exploitations de bois et résines, les forges et verreries des Landes, etc.

Le tracé, d'ailleurs, ne lèse pas d'une manière sérieuse les propriétés limitrophes. Une seule objection grave y avait été faite en ce qui concerne l'entrée dans Bordeaux ; longeant la rivière, il s'interpose entre les maisons, magasins, etc., et le fleuve.

Trois points distincts d'arrivée au pont de Brienne, au quai de la Grave, au port Saint-Jean, ont été respectivement proposés et débattus; le premier et le dernier sont, à juste raison, repoussés par l'Administration, l'un comme beaucoup trop éloigné du centre de la population et des affaires, l'autre comme portant, sans nécessité suffisante, une grave atteinte à la disposition des magnifiques abords du grand pont de Bordeaux. Le point intermédiaire choisi à l'extrémité sud du quai de la Grave a semblé parfaitement convenable à votre Commission, et les rapports nécessaires des riverains avec le fleuve, entre ce point et le pont de Brienne, ne seront point interceptés, les rails devant être établis à fleur de terrain le long des quais, et permettant, par leur disposition spéciale, une continuité de passage transversal devenue sans danger par l'offre du concessionnaire de n'opérer que par des chevaux la traction des convois jusqu'au pont de Brienne.

Quant aux conditions matérielles du tracé, elles sont merveilleusement favorisées par la disposition du sol; à la différence de la rive droite présentant des coteaux souvent abruptes, séparés par des gorges profondes, la rive gauche de la Garonne, entre Bordeaux et Langon, se relie par des pentes presque insensibles au plateau horizontal des Landes : aussi, sans qu'il soit besoin de construire aucun tunnel, et à l'aide seulement de quelques travaux d'art fort simples et de minime dépense, le tracé, sur une longueur totale de 42,405 mètres, se compose de quatre longs alignements raccordés par des courbes de grand rayon, et n'offre dans son développement que des pentes au-dessous de 3 millimètres par mètre.

Votre Commission n'a donc, Messieurs, à vous présenter aucune objection contre l'approbation donnée par le Gouvernement à l'ensemble du tracé.

III.

Devis des dépenses d'établissement, et prévisions des frais et produits d'exploitation.

Pour que, dans cette partie de ses investigations, votre Commission pût former sòn avis en véritable connaissance de cause, il lui eût fallu le tableau raisonné et prévisionnel :

1°. Des frais de construction ;
2°. De ceux du matériel et de l'aménagement;
3°. De ceux d'entretien ;
4°. De ceux de traction ;
5°. Des produits présumés et de leur comparaison avec les dépenses qu'ils devaient couvrir.

En matière si sérieuse, afin d'éviter l'engouement irréfléchi que suivent trop souvent le découragement et la ruine, on doit surtout s'attacher aux prévisions froides, mais positives, de l'expérience et du calcul.

Malheureusement, à cet égard, votre Commission n'a trouvé satisfaction complète, ni dans les documents fournis par le futur concessionnaire, ni dans le travail de contrôle de l'administration. Rédigés en 1836, les devis présentés par MM. Baour et compagnie, ne sont plus en rapport avec les conditions nouvelles, qu'établit et améliore chaque jour la pratique de plus en plus étudiée des chemins de fer.

Les rails, calculés au poids de 20 kilogrammes par mètre courant, s'emploient aujourd'hui au poids

de 25 et même 30 kilogrammes; le poids des coussinets a subi une augmentation proportionnelle; le système d'assiette des rails est tout autre actuellement que celui prévu au devis; les terrains à acheter semblent estimés à un taux suffisant; mais le prix des travaux d'art, remblais, déblais et constructions accessoires, ne paraît pas assez élevé.

La prévision d'un matériel de quatre locomotives seulement est évidemment bien au-dessous des exigences du service projeté.

Les frais d'administration et d'entretien, calculés à 2 fr. 20 c. par mètre courant, ceux de traction, évalués à 1 c. par voyageur et par kilomètre, sont inférieurs aux moyennes approximatives généralement admises aujourd'hui.

L'Administration supérieure, en livrant ces documents à la Commission, n'a produit aucun calcul rectificatif; jusqu'à ce jour, dans les divers projets de ce genre, elle semble avoir surtout concentré son attention sur la direction du tracé. C'est là, sans doute, une des faces de la question, mais ce n'est pas la seule, et plus le système de concession aux compagnies se développera, plus l'on sentira la nécessité d'investigations complètes.

Il y va, non pas seulement de l'intérêt de la compagnie concessionnaire, mais aussi et surtout de l'intérêt général; l'avenir des chemins de fer, celui de notre industrie et de notre crédit public, y sont fortement engagés.

Sans doute, pour des travaux où se rencontrent encore tant d'inconnues, l'on ne saurait attendre ni demander une infaillible exactitude de prévisions; mais des approximations aussi rigoureuses

que possible, vu l'état de la science au moment où le projet est présenté aux Chambres, doivent être exigées; diminuons autant qu'il est en nous les chances d'erreurs et de mécomptes, il en restera toujours trop.

Ces négligences de prévisions dans les dépenses primitives et journalières réagissent forcément sur les combinaisons du tarif; comment pouvoir en raisonner les chiffres, comment fixer celui du péage destiné à représenter l'intérêt et l'amortissement du capital d'établissement, et en outre l'entretien journalier, celui du transport devant comprendre les frais d'administration, de traction et le bénéfice légitime? Ces choses, jusqu'à ce jour, en France, se sont traitées trop à la légère; une entreprise de chemin de fer est une opération éminemment industrielle et commerciale, il faut nécessairement y introduire les scrupuleuses précautions du calcul commercial et industriel.

Ces considérations n'ont cependant point, dans l'état actuel des choses, paru à votre Commission un motif suffisant pour ne pas admettre le projet spécial qui nous occupe.

Les calculs statistiques fournis par MM. Baour et compagnie, et l'augmentation de circulation qu'amène toujours la création d'un chemin de fer, surtout au voisinage des grands centres de population, justifient, autant que possible en ces matières, un mouvement prévisionnel et moyen de 1,500 voyageurs par jour; en joignant à ce produit celui des articles dits de messagerie, du magasinage, factage, etc., et celui aussi d'au moins une bonne partie des marchandises qui, même aujourd'hui, préfèrent à la voie d'eau celle bien plus coûteuse

du roulage accéléré, et présentent en total un mouvement annuel de 10,000 tonnes, il a semblé à votre Commission qu'il y avait satisfaisante probabilité d'une recette annuelle en rapport suffisant avec les exigences de dépenses du chemin de fer projeté, lors même que ce chemin de 44,400 mètres serait calculé, non pas à 3 millions 600,000 fr., comme le font les commissionnaires, mais à la moyenne admise de 500,000 fr. par lieue pour les chemins de fer à une voie, soit 4,500,000 fr.

IV.

Mode de concession.

Les deux systèmes d'adjudication au rabais et de concession directe ont été mis en présence et discutés dans le sein de votre Commission.

Celui d'adjudication au rabais a pour principal avantage apparent de procurer, soit au voyageur et à la marchandise le plus bas prix possible, si le rabais porte sur le tarif, soit à l'État le retour le plus prochain en ses mains de la propriété du chemin de fer, si le rabais s'applique au nombre d'années de concession. Néanmoins, à une très-grande majorité, votre Commission a préféré le système de concession directe.

Dans des entreprises d'une si vaste portée, et aujourd'hui encore si nouvelles, qui touchent par tant de points aux intérêts généraux du pays, ce dernier système, en appelant au concours les soumissionnaires et choisissant entre eux, fournit seul le moyen d'apprécier sainement les deux conditions préliminaires de toute concession, la solidité et la

moralité de la Compagnie concessionnaire. Il ne faut pas laisser à une folle ardeur de rabais les chances d'évincer un prétendant sérieux et d'une capacité financière et industrielle reconnue, pour lui substituer un spéculateur compromettant ses capitaux par ignorance, ou espérant que, une fois l'œuvre commencée, il arrachera au Gouvernement, par intrigue, faveur, nécessité d'en finir, des derogations à ses engagements primitifs, ou, ce qui est pis encore, n'ayant nulle intention d'exécuter, et ne cherchant dans son succès d'enchère qu'une possibilité d'agiotage ultérieur, sans s'inquiéter autrement d'une obligation de construire et d'exploiter, dont on se rachète par l'abandon d'un cautionnement qu'auront compensé, et au-delà, les chances de l'agiotage.

Votre Commission, à une très-grande majorité, a été d'avis qu'il y avait lieu de procéder par voie de concession directe.

V.

Constitution de la Compagnie concessionnaire.

Ce point est l'un des plus importants à approfondir; mais, en thèse générale, l'opinion de la Chambre sur la valeur de la Compagnie présentée, sur ses moyens d'exécution, sur ses possibilités financières, sur les conditions de moralité, de division et bon placement des actions qui doivent empêcher tout agiotage, sur la suppression de toute action industrielle, l'obligation pour les soumissionnaires de rester intéressés au moins jusqu'à l'achèvement des travaux, etc., ne saurait se former utilement

qu'en connaissance des statuts sociaux qui doivent présider à la réalisation de l'entreprise.

Sans doute, en discutant ces statuts après la concession législative, le conseil d'État y apporte tout le soin, toutes les exigences que peut commander l'intérêt public; et chaque jour l'expérience lui permet d'introduire, dans les actes qu'il approuve, des améliorations nouvelles; mais, comme l'a déjà fait observer votre grande Commission des chemins de fer, il serait mieux et plus rationnel que ces statuts, préparés et discutés préalablement au conseil d'Etat, permissent aux Chambres, à qui ils seraient soumis, d'apprécier, par l'examen qu'elles en pourraient faire, toutes les conséquences du vote que l'on réclame d'elles.

L'absence de cette amélioration de forme n'a cependant pas paru à votre Commission devoir, pour le projet spécial qui l'occupait, former une objection péremptoire. En attendant le bénéfice des règles générales, elle a pu s'assurer que la Compagnie sollicitant la concession était sérieuse, qu'elle offrait tous les gages de moralité désirables, qu'elle était en mesure, non pas seulement de faire le capital primitivement indiqué et évidemment insuffisant de 3,600,000 fr., mais de constituer des moyens financiers en rapport avec les dépenses réelles.

Elle vous propose en conséquence d'accorder à MM. Baour et Compagnie, Walter et David Jonhston, Balguerie et Compagnie, Hippolyte Raba et David-Frédéric-Lopez Dias, la concession qu'ils sollicitent.

VI.

Stipulations diverses du cahier de charges.

Travaux d'art autorisés provisoirement pour une seule voie.

L'article 4 du cahier des charges, en autorisant la Compagnie à n'établir d'abord qu'une seule voie, lui impose néanmoins l'obligation d'acquérir immédiatement la superficie de terrain nécessaire à l'établissement d'une voie double; la Commission, tout en rendant hommage à cette prévision d'autant plus sage que si l'avenir doit voir se réaliser la jonction par lignes de fer de l'Océan à la Méditerranée, entre Bordeaux et Marseille, l'addition d'une seconde voie sera évidemment indispensable, eût desiré qu'elle s'étendît à l'art. 9, et prescrivît aussi l'établissement immédiat des travaux d'art pour une largeur de deux voies; cette obligation qui n'eût été que la conséquence naturelle de la première, semblait peu onéreuse pour la Compagnie : les travaux d'art à faire sont d'une dépense minime et qui ne s'en fût pas sensiblement augmentée.

Les concessionnaires ont désiré néanmoins ne pas en prendre, quant à présent, l'engagement; ils ont fait observer que les ponts et viaducs pouvaient plus tard être élargis quand le besoin s'en ferait sentir; que s'ils faisaient dès aujourd'hui cette dépense et que l'État vînt à racheter la ligne avant la mise à exploitation de la seconde voie, le prix de rachat, fixé d'après les bases admises par l'art. 43, ne serait calculé que sur le produit de la seule ligne en exercice, et ne les indemniserait pas de ces dépenses d'expectative.

Votre Commission, persuadée qu'il est mieux et

plus économique de donner immédiatement aux travaux d'art une suffisante largeur ; que dans l'espèce le surcroît de dépense actuelle sera peu de chose, et que les conditions de rachat sont assez avantageuses aux Compagnies pour qu'elles aient peu à les redouter, persiste à espérer que lors de la présentation prescrite par l'article 3 des tracés et projets définitifs, l'influence et les conseils de l'Administration des ponts-et-chaussées, amèneront MM. Baour et Compagnie à réaliser cette amélioration.

Largeur prescrite pour le chemin.

En examinant les dimensions fixées par l'art. 5 pour l'assiette du chemin, quelques membres eussent désiré qu'une largeur plus grande laissât possibilité pour des perfectionnements peut-être bien prochains et qui entraîneraient l'élargissement de la voie.

Des considérations d'économie, et surtout celles que déjà les tracés de Montpellier à Cette, d'Alais, etc., qui doivent se rattacher à la grande ligne du Midi, n'ont que 1 mètre 44 centimètres de largeur de voie, ont décidé la majorité de votre Commission à ne pas insister sur ce point.

Constitution du capital social.

L'article 30 ne permet le commencement des travaux qu'après justification, par la Compagnie, de la constitution d'un fonds social de 3,000,000 fr. au moins. Votre Commission a pensé qu'en règle générale, le montant du fonds social dont il faut justifier, doit être de somme égale à celle des devis définitifs dressés en vertu de l'art 3. Si le fonds social n'a pas été, dès l'origine, établi sur des bases assez larges pour faire face à tous les besoins de la mise en exploitation, que du moins la construc-

tion principale soit assurée, et que la ressource du crédit ou des actions supplémentaires reste en réserve pour les premiers frais d'approvisionnement et de mise en activité, et aussi pour les excédants imprévus de dépenses, sur lesquels, en matière si nouvelle, quoi qu'on fasse, il faut malheureusement compter.

Tarif.

Les articles 35, 36 et 39 ont donné lieu dans le sein de la Commission à quatre observations principales :

1°. Le chemin de fer de Bordeaux à Langon devant s'établir en concurrence de nombreuses voitures de terre et de deux entreprises de bateaux à vapeur, il a semblé sage d'imposer aux concessionnaires la clause proposée dans les cahiers de charges des chemins d'Orléans et du Hâvre, contre les variations trop subites du prix des places. (art. 35 de ces cahiers de charges, alinéa final.)

Les concessionnaires objectent contre cette stipulation, d'abord que leurs concurrents de terre et d'eau n'y sont pas assujettis; en second lieu *que si* on la leur impose, ils doivent, du moins, par une clause analogue à celle insérée dans deux récents projets de loi, être assurés qu'avant vingt-cinq ans, il ne sera point autorisé à leur détriment de chemin de fer rival sur l'autre rive de la Garonne.

Votre Commission a regardé la première de ces objections comme sans force devant les profondes différences qui séparent la concession privilégiée d'une ligne de fer, et les entreprises libres par terre ou eau, et quant à la seconde, elle a cru que l'évidente inutilité, pour ne pas dire plus, de

l'établissement d'une seconde ligne en concurrence, et la haute sagesse des trois pouvoirs législatifs, seuls juges de la convenance de toute concession, comme du développement des besoins du pays, devaient donner aux soumissionnaires, dans l'état actuel et prévisionnel des choses, une suffisante sécurité.

En conséquence, des raisons de forme ne permettant pas l'insertion dans le texte du cahier des charges, antérieurement signé, de la modification désirée, elle vous propose d'inscrire dans la loi la clause relative aux variations du prix des places.

L'égalité absolue consacrée envers tout voyageur ou expéditeur de marchandises par la dernière phrase de cette clause, a néanmoins soulevé une sérieuse discussion ; un membre a vivement insisté pour que la Compagnie concessionnaire restât libre d'établir, suivant les exigences de sa spéculation, des conditions meilleures et spéciales en faveur des entrepreneurs de transports, ses correspondants ; mais la très-grande majorité de la Commission, reconnaissant que le privilége accordé à la Compagnie, au nom de l'intérêt public, ne saurait admettre en principe cet arbitraire d'intérêt privé au bénéfice de l'un, au detriment des autres, a pensé que le chemin de fer était l'une de ces choses évidemment destinées à l'utilité commune et à laquelle, moyennant la rétribution commune, tout voyageur ou expéditeur de marchandises devait avoir un égal droit.

2°. Si la faculté donné par l'article 35 d'établir des voitures spéciales à prix fixe en dehors du tarif général doit être maintenue, il serait bien de substituer à la rédaction du cahier des charges, celle beaucoup plus complète proposée par M. Vivien à

la séance du 28 mai 1838, dans la discussion du projet de loi sur l'impôt du prix des places en voitures à vapeur.

3°. Votre Commission eût souhaité qu'un maximum de prix fût tarifé pour les excédants de bagage des voyageurs, et surtout pour les articles dits de messageries, pesant isolément moins de cent kilogrammes. Les articles de cette nature sont de ceux pour lesquels on emploiera le plus les chemins de fer; et l'absence d'un maximum de tarif peut être fâcheuse au cas où la nouvelle entreprise viendrait à anéantir ses concurrents de terre et d'eau.

4°. Enfin votre Commission signale dans le tableau du tarif une lacune ou plutôt un doute qui doit être éclairci, au sujet des locomotives appartenant à des entreprises de prolongement ou d'embranchement et traînant, en vertu de la réciprocité de parcours établie par l'article 47, un convoi chargé.

Il est surement entendu que le péage, se percevant sur les personnes et marchandises transportées, la locomotive en est affranchie, et ne le doit que quand elle ne traîne pas de convoi.

Telles sont, Messieurs, les observations principales qu'à suggérées à votre Commission l'examen que vous lui aviez confié; tout en critiquant sur quelques points le cahier des charges, elle vous propose néanmoins l'adoption du projet : elle sait qu'en matière si nouvelle, si compliquée, si difficile, la perfection ne s'obtient pas du premier coup, qu'elle se conquiert peu à peu à l'aide de discussions successives, et surtout à l'aide de l'expérience, le plus sûr de tous les conseillers.

Mais ce qu'elle ne saurait trop recommander à l'Administration pour atteindre autant qu'il est possible en ce monde, cette perfection si désirable, c'est que, possédant dans le corps des ponts-et-chaussées, dans le conseil d'État tant d'hommes de la plus éminente capacité, elle sache, mettant leurs lumières à profit, éclairer à fond, pour chaque projet, non-seulement la question des tracés et travaux d'art, mais aussi la triple question de finance, d'industrie et de commerce qu'implique toujours, dans l'intérêt des actionnaires, et surtout dans l'intérêt public, la concession de ces importants travaux.

La Chambre, pour rendre en connaissance de cause sur ces graves affaires sa décision suprême, a l'indispensable besoin et le droit d'exiger que l'instruction ne soit pas morcelée et en quelque sorte postérieure à son vote pour l'un des points les plus importants, les statuts sociaux.

Les éléments de décision doivent lui arriver approfondis, *complets;* il y va de sa dignité et du bien du pays.

PROJET DE LOI

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
Article premier.	Article premier.
L'offre faite par les sieurs Baour et Compagnie, Walter et David Jonhston, Balguerie et Compagnie, Hippolyte Raba, David-Frédéric-Lopez Dias, d'exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Bordeaux à Langon, est acceptée.	Comme au projet.
En conséquence, toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge des sieurs Baour et Compagnie, Walter et David Jonhston, Balguerie et Compagnie, Hippolyte Raba, David-Frédéric-Lopez Dias, stipulées dans le cahier des charges arrêté le 29 avril 1838, par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et accepté le 30 du même mois par les sieurs Baour et Compagnie, Walter et David Jonhston, Balguerie et Com-	

PROJET DE LOI

Présenté par le Gouvernement.

pagnie, Hippolyte Raba, David-Frédéric-Lopez Dias, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier de charges restera annexé à la présente loi.

Art. 2.

Les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables, pour subvenir aux frais de la construction du chemin de fer de Bordeaux à Langon, avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce.

PROJET DE LOI

Amendé par la Commission.

Art. 2.

Comme au projet.

Art 3.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de six mois au moins.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur.

PROJET DE LOI *Présenté par le Gouvernement.*	PROJET DE LOI *Amendé par la Commission.*
Art. 3.	Art. 4.
Des réglements d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires. Les concessionnaires seront autorisés à faire, sous l'approbation de l'Administration, les réglements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.	Comme au projet; l'article troisième du projet du Gouvernement devenant le quatrième de celui de la Commission.

FIN DU CINQUIÈME VOLUME.

